Illustrirte Zeitung



Verlag von J. J. Weber, Leipzig

Nr. 3846. Kriegsnummer 137. Preis 1 Mark.

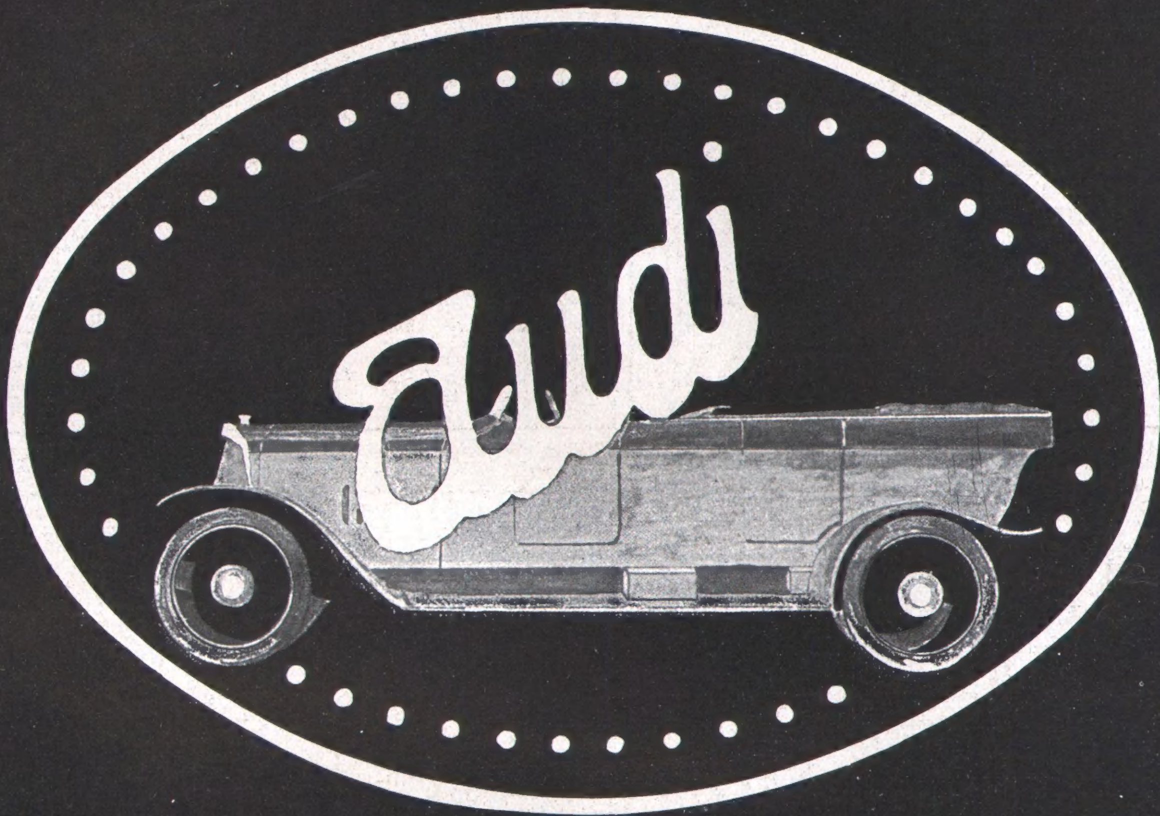
Diese Nummer enthält eine unterrichtende Zusammenstellung über den Kraftwagen im Weltkrieg.

Verlag von J. J. Weber in Leipzig, Reudnitzerstraße 1—7.

Illustrirte Zeitung

Leipzig, Berlin, Wien, Budapest.

Nr. 3846. 148. Bd. Die Illustrirte Zeitung erscheint wöchentlich. Preis vierteljährlich 10 M, frei ins Haus 10 M 25 ₰. Preis dieser Nummer 1 M. Der Anzeigenpreis beträgt für die einspaltige Nonpareillezeile oder deren Raum 1 M 50 ₰, auf Seiten mit redaktionellem Text 2 M. 15. März 1917.



Allgemeine Notizen.

Vergeßt unsere Zeppeline nicht! Ein Kölner Mitbürger, der ungenannt bleiben möchte, hat neben seiner Spende für unsere braven U-Bootleute den Betrag von 20000 Mark für die Hinterbliebenen unserer Luftschiffer gespendet, die bei einem Zeppelinangriff auf London ihr Leben verlieren und dazu beitragen, daß unser tückischster Feind, der sich bisher hinter dem seine Insel umgebenden Silberpanzer der See sicher fühlte, die Schrecken des Kriegs, den er in Europa entfesselt hat, am eignen Leibe verspürt. Der hochherzige Spender hofft, daß recht viele Deutsche, die mit ihm von den Angriffen unserer U-Boote und unserer Zeppeline eine baldige siegreiche Beendigung des Krieges erhoffen, seinem Beispiel folgen möchten. Spenden nimmt die Deutsche Bank, Berlin, Konto: Kommandierender General der Luftstreitkräfte, entgegen.

Die Ansiedlung der Kriegsbeschädigten ist eine der wichtigsten unsrer zukünftigen Friedensaufgaben. Es haben sich denn auch schon eine Reihe von Siedlungsgesellschaften gebildet, denen der Staat und das Gesetz zur Förderung der Ansiedlung vom 8. Mai 1916 (Gesetzsamml. S. 51) zu Hilfe kommen. Über diesen Gegenstand im allgemeinen liegt uns eine wichtige Arbeit des Geheimen Regierungsrats Gottwald-Frankfurt a. O. „Kleinsiedlung in Stadt und Land" in Heft 26 der „Schriften zur Förderung der inneren Kolonisation" (Berlin SW. 11, Deutsche Landbuchhandlung G. m. b. H.) vor; eine weitere im besondern für die Provinz Brandenburg von der Landgesellschaft „Eigene Scholle" G. m. b. H. zu Frankfurt a. O., Halbestadt 7. Regen sich allerorts dankbare Hände, den deutschen Männern, die wie eine eiserne Mauer unser deutsches Vaterland vor dem tückischen Überfall der Feinde schützen, nach ihrer Heimkehr zu einem eigenen Grundstück zu verhelfen, so wird man dazu beide Schriften nicht entbehren können.

„Aus Haß gegen die Deutschen . . ." In Lyon wird in der Zeit vom 18. bis 31. März 1917 eine „Messe" veranstaltet, die die Leipziger Messe bekämpfen soll. In den bei der Ständigen Ausstellungskommission (Berlin NW, Herwarthstraße 3a) einzusehenden Ausstellungsbestimmungen heißt es wörtlich: „Aus Haß gegen die Deutschen (par haine pour les Allemands), deren alles Maß überschreitender Ehrgeiz die einzige Ursache des Krieges gewesen ist, und aus Sympathie für Frankreich, das sich immer so friedlich gezeigt hat (s'est montrée toujours si pacifique), dessen Mut, Eifer und Beharrlichkeit, die Sache des Rechts zu verteidigen, von allen Völkern bewundert wird, hat es nicht zweifelhaft geschienen, daß die überwiegende Mehrheit der ehemaligen Besucher von Leipzig Lyon den Vorzug geben würde." Durch die Presse, durch Rundschreiben in sechs Sprachen, durch die französischen Handelsagenten und Handelskammern im Auslande sollen die Käufer nach Lyon gelockt werden. Die beste Antwort darauf hat die glänzendst verlaufene Leipziger Frühjahrsmesse 1917 gegeben, die wie zu Friedenszeiten mehr noch als 35000 Ein- und Verkäufer zu deren vollsten Zufriedenheit besucht haben!

Die Manoli-Post ist eine geschickt redigierte Feldzeitung, wie wir schon des öftern Gelegenheit hatten, hervorzuheben. Ernst und Scherz wechseln sich in Bild und Wort ab, und die über 150 im Felde stehenden Manoli-Krieger werden ihre helle Freude über jedes ihnen zugehende Manoli-Post-Heft haben. Auch für die gesamte Tabakindustrie und deren Handelsgewerbe ist die „Manoli-Post" (herausgegeben von der Manoli-Zigarettenfabrik, Berlin SO. 16, Manolihaus, Rungestraße 22-24) von hohem Wert.


-ADLER-



Illustrirte Zeitung
Nr. 3846. 148. Band.



Ferdinand Graf v. Zeppelin, † am 8. März in Charlottenburg.
Im Auftrage der Leipziger „Illustrirten Zeitung“ nach dem Leben gezeichnet von Felix Schwormstädt.

Die Zeppelin-Jahre.

Zum Hinscheiden des Grafen Zeppelin. / Von Artur Fürst.

Der leitende Gedanke der Zeppelinschen Großleistung, die dem nun Dahingeschiedenen einen unvergänglichen Namen in der Geschichte der menschlichen Kultur sichert, wird meist verkannt. Nicht Graf Zeppelin ist es gewesen, der die Menschen „das Fliegen" lehrte. Schon lange vor seinem Auftreten, seit dem Tagen der Montgolfier und Pilatre de Rozier sind Menschen in das Luftmeer aufgestiegen. Er war auch nicht der Erste, der ein lenkbares Luftschiff baute. Tissandier, Giffard, Renard und Krebs haben schon vor ihm Luftfahrten gemacht, bei denen sie ihren Ballon nach Gefallen, wenn auch nur über kurze Strecken, zu lenken vermochten. Aber in dem Gehirn des alten Soldaten, des pensionierten Generals, reifte der Gedanke, der, wie wir heute wissen, die einzige Möglichkeit brachte, mit den Werkzeugen einer neuen Technik die Luftgeister endgültig zu besiegen.

Zeppelins Werk ist nicht denkbar ohne zwei Mittel, die erst die geläuterte Technik am Ende des neunzehnten Jahrhunderts ihm in die Hand gab: das Aluminium und den leichten Explosionsmotor. Zur Ausnutzung der Möglichkeiten, die diese Mittel boten, wiederum war das Genie erforderlich; ein herrlich begabter Mensch, der Phantasie und Ausdauer in seltenem Maß besaß, mußte das Unverbundene zu einem bewunderungswerten Ganzen zusammenschließen.

Lenkbare Luftschiffe hat es also bereits vor Zeppelin gegeben, und doch stellt das seinige etwas ganz Neues dar. Sein Bau ruht nicht auf Pfeilern, die andere vorher errichtet hatten, es war für seine Entstehung im Gegenteil notwendig, alles Vorhandene zu vergessen, die Pfeiler umzuwerfen, um ganz Neues aufzubauen.

Es ist unbegreiflich und unerklärbar, wie vor dem geistigen Auge Zeppelins das Bild des Riesenluftschiffes auftauchen konnte. Alle seine Vorgänger waren bemüht gewesen, mit Fahrzeugen von möglichst geringer Ausdehnung und geringem Gewicht die große Aufgabe zu lösen. Hermann v. Helmholtz hatte mit dem ganzen Schwergewicht seiner wissenschaftlichen Erkenntnis nachgewiesen, daß das Durchfahren der Luft mit großen Schiffskörpern niemals einen Sinn haben würde, da eine brauchbare Geschwindigkeit nicht erzielt werden könne. Die gesamte Zahl der Fachgelehrten war der gleichen Meinung; außer dem Grafen Zeppelin gab es auf der Erde niemanden, der die heiß ersehnte Lösung der großen Aufgabe von der Steigerung der Abmessungen erhoffte.

Aber Zeppelin sah das Bild des Riesen-Aluminiumschiffs vor sich, und er schuf es. Er erkannte mit blendender Klarheit, daß nur gewaltige Maschinenkräfte imstande sein würden, den Luftwiderstand zu besiegen, und daraus ergab sich ganz von selbst der Zwang, einen Luftschiffkörper zu bauen, der groß und fest genug wäre, um die Maschinen zu tragen und den starken Druck der Propeller aufzunehmen. So ging er mit seinen Bauten ins Riesenhafte, gebrauchte Formen, die heute noch manchem als bizarr erscheinen mögen und doch das Wichtigste an seiner Erfindung sind.

Möglich war die Errichtung eines fliegenden Körpers von solcher Ausdehnung und der notwendigen Festigkeit nur dadurch, daß das Metall Aluminium inzwischen geschaffen worden war, in dem Festigkeit und leichtes Gewicht sich in so unübertrefflicher Weise vereinigen. Die notwendige Maschinenleistung wiederum konnte nur der im Automobilbau hochentwickelte Benzinmotor leisten, der für jede von ihm hervorgebrachte Pferdekraft nur einen Bruchteil des bei anderen Maschinen erforderlichen Eigengewichts benötigt.

Die Merkmale des Zeppelinluftschiffes, die es von allen anderen Fahrzeugen gleichen Zwecks unterscheiden, sind folgende: die schlanke, beiderseits zugespitze Form; das steife, nach allen Regeln einer vollendeten Statik durchgebildete Gerippe aus Aluminium; die Zerteilung des Gasraums in eine große Zahl einzelner Zellen, die dem Fahrzeug dieselbe Sicherheit gewähren wie dem Seeschiff die Schotteneinteilung, indem bei einer Verletzung nicht die ganze Füllung, sondern nur ein Teil des Gases verlorengeht; die Anordnung von zwei Gondeln mit zwei getrennten Maschineneinheiten, von denen beim Versagen der einen die andere das Schiff immer noch, wenn auch mit verlangsamter Fahrt zum Hafen bringen kann; die feste Verbindung der Gondeln mit dem Gerippe, wodurch die überaus wichtige Möglichkeit sich ergab, die Luftschrauben gerade in der Linie anzubringen, auf welche die Luft ihren größten Widerstand ausübt. Während die unförmigen Säcke der unstarren und halbstarren Luftschiffe nichts anderes als Notbehelfe waren, ist der Zeppelinballon das erste technisch richtig und vollständig durchkonstruierte Luftfahrzeug.

Die Geschichte der Erfindungen berichtet fast auf jeder Seite von dem schweren Ringen der Männer, die der Menschheit ein neues, herrliches Geschenk brachten. Sie alle hatten gegen Widerstände mannigfaltigster Art zu kämpfen. Aber niemals ist das Durchsetzen einer Idee jemandem so schwer gewesen wie dem Grafen Zeppelin. Fast noch mehr als seine technische Leistung sind die Energie und das Selbstvertrauen dieses Mannes zu bestaunen, der anderthalb Jahrzehnte hindurch allein gegen die geschlossene Masse seiner Mitmenschen gekämpft hat. Daß er doch noch den Lorbeer auf seiner Stirn fühlen konnte, daß er als ein allverehrter Held starb, ist eine Tatsache, die eines jeden Herz freudig bewegen muß. Die Menschheit hat einen Teil der schweren Schuld, die sie durch ihr abweisendes Verhalten gegen den Grafen auf sich geladen hat, noch abzutragen vermocht. Seien wir glücklich, daß diese Möglichkeit uns gegeben ward!

Wie menschliche Kurzsichtigkeit und Schicksalstücke in einem unedlen Wettstreit sich lange Zeit gegen Zeppelin verbunden hatten, das möge die folgende Zusammenstellung seiner Erlebnisse beim Ausbau der Erfindung zeigen.

1890. Graf Zeppelin, der im amerikanischen Sezessionskrieg mitgekämpft hat, der in den Kriegen von 1866 und 1870/71 als Reiteroffizier vielbewunderte militärische Wagestücke vollbracht hat, tritt als Generalleutnant und General à la suite des Königs von Württemberg in den Ruhestand. Er ist zweiundfünfzig Jahre alt. Sogleich beginnt er, der bei der Belagerung von Paris den Wert der Luftschiffe für militärische Zwecke klar erkannt hat, die Ausarbeitungen für den Bau eines großen lenkbaren Luftfahrzeuges. Die gesamte Fachwelt erklärt seine Entwürfe als praktisch nicht ausführbar, das preußische Kriegsministerium lehnt jede Beschäftigung mit dem Gedanken ab.

1898. Es gelingt, durch unbeugsames Ausharren und durch immer erneute Aufrufe am 28. Juni die Gründung der Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt in Stuttgart zustande zu bringen. Der König von Württemberg stellt auf dem Boden der Domäne Manzell am Bodensee den Bauplatz für die Errichtung einer Halle zur Verfügung.

1900. Endlich, zehn Jahre nach dem Beginn der Arbeiten, ist das erste Zeppelin-Luftschiff fertig. Es hat eine Länge von 128 Metern und einen Durchmesser von etwas über 11 Metern. Der 2. Juli ist der ewig denkwürdige Tag, an dem der erste Aufstieg des gewaltigen Fahrzeuges stattfand. Es erhob sich stolz in die Lüfte bis zu einer Höhe von 400 Metern, mußte jedoch sehr bald wieder landen, ohne die erhoffte Geschwindigkeit erreicht zu haben, da einige kleine Unfälle sich ereigneten, die zwar mit dem System selbst nichts zu tun hatten, jedoch, wie so oft noch in späterer Zeit, ein vollständiges Gelingen des Versuches verhinderten. Gleich nach der Auffahrt brach eine Kurbel ab, die zur Bewegung eines verschiebbaren Gewichts diente; dieses sollte das Heben oder Senken der Spitze bewirken. Ferner verwickelten sich die Landungsleinen. Das Fahrzeug wurde in die Halle zurückgebracht und zu einer neuen Auffahrt fertiggemacht. Als alle Arbeiten hierzu bereits vollendet waren, rissen in der Nacht vom 24. zum 25. September die Flaschenzüge, die den noch ungefüllten Körper in der Mitte hielten, und das ganze Aluminiumgerippe verbog sich sehr stark. Erst am 22. Oktober konnte ein neuer Aufstieg gemacht werden. Die Fahrt verlief merkwürdigerweise ohne Zwischenfälle und erbrachte zum ersten Male den Beweis, daß das Luftschiff eine Eigengeschwindigkeit von neun Metern in der Sekunde zu entfalten vermochte. Damit war Helmholtz' Theorie widerlegt und der Beweis für die Bedeutung des Systems erbracht.

Aber gerade jetzt, nachdem die Schwierigkeiten in der Hauptsache überwunden schienen, begann die schwerste Zeit in Zeppelins Erfinderdasein. Um sein Ziel zu erreichen, nämlich ein verläßlich steuerbares Luftschiff mit großer Eigengeschwindigkeit zu schaffen, gebrauchte er neue Mittel. Sie blieben ihm versagt. Ja, es kam so weit, daß die Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt sich auflöste. Der Graf ward von allen verlassen. Da wandte er sich in seiner höchsten Not mit einem warmherzigen Aufruf an die Öffentlichkeit. Das Ergebnis dieser Bitte war bedauerlich gering: es kamen 16000 Mark zusammen. Wie Zeppelin trotzdem die Mittel zum Weiterarbeiten heranschaffte, ist der Öffentlichkeit verborgen geblieben.

1905. Erst fünf Jahre nach der ersten gelungenen Fahrt war ein zweites, größeres und mit stärkeren Maschinen ausgerüstetes Schiff fertig. Am 30. November sollte es aufsteigen. Beim Ablassen von schwimmenden Pontons aus blieb, nachdem alle Verbindungen gelöst waren, unerklärlicherweise ein Tau fest mit der Spitze verbunden und zog diese herab. Gleichzeitig wurde das Hinterende vom Wind angehoben. Die inzwischen in Bewegung gesetzten Schrauben trieben das Luftschiff so mit der nach unten gerichteten Spitze in den See hinein. Wegen Beschädigungen, die beim Geraderichten entstanden, mußte die Auffahrt abgebrochen werden.

1906. Am 17. Januar 1906 waren die Ausbesserungsarbeiten vollendet. Von neuem wurde der Ballon hochgelassen. Aber er hatte zu wenig Ballast und stieg rasch auf eine Höhe von fast 500 Metern, wo ein sehr kräftiger Wind wehte. Dadurch wurde das Schiff über Land abgetrieben und mußte zum erstenmal auf festem Boden landen. Das ging überraschend gut vonstatten; doch ein in der Nacht ausbrechender Gewittersturm beschädigte wichtige Teile. Das Schiff konnte nicht mehr fliegen, und mit schwerem Herzen mußte Graf Zeppelin den Befehl geben, das Luftschiff, an das so viele Hoffnungen sich geknüpft hatten, zu zerschlagen. Welche Gefühle das Herz des Grafen durchzogen haben mögen, als die Sägen knirschten, um sein mit so viel Sorgfalt errichtetes Werk zu einem unförmigen Metallhaufen umzuwandeln, wird nur derjenige ermessen können, der ähnliche Schicksale durchgemacht hat. Nun glaubte jeder, daß Zeppelin endgültig von seiner Idee abstehen würde.

Doch ungebeugt harrte diese deutsche Eiche in allen Stürmen aus. Was Schwächere niedergebeugt hätte, stärkte seine Tatkraft. Am 9. Oktober 1906 stieg das dritte Zeppelinschiff auf und machte zum größten Erstaunen aller Zeitgenossen mit neun Personen eine prächtige zweistündige Fahrt über 84 Kilometer. Am folgenden Tag wurden 110 Kilometer in zwei Stunden zurückgelegt, wobei das Luftschiff eine bisher nicht erreichte Steuerfähigkeit zeigte.

1907. Der Graf gab sich mit dem in so ungeahnter Weise Erreichten noch nicht zufrieden, sondern unterbrach die Fahrten fast ein Jahr lang, um Verbesserungen an dem Schiff vorzunehmen. Am 24. September 1907 und den folgenden Tagen fanden weltberühmt gewordene Fernfahrten statt. Nun verstummten alle Zweifler, und Zeppelin erhielt eine Reichsunterstützung von 500000 Mark.

1908. Das nächste Jahr sollte, wie nun alle hofften, die endgültige Erfüllung sämtlicher Erwartungen bringen. In der Tat fand am 1. Juli mit einem vierten Luftschiff eine prächtig gelungene Rundfahrt über die Schweiz statt, die von 8 Uhr morgens bis Sonnenuntergang währte. Am 4. August machte sich dann das Luftschiff zu seiner großen Fahrt über das Rheintal nach Mainz auf. Ganz Deutschland war in freudiger Erregung. Jeder Fahrtabschnitt wurde nach allen Richtungen hin durch den Telegraphen gemeldet. In allen Orten, über die das Schiff, dieses sagenhafte Luftgespenst, dahinfuhr, wurde gefeiert; wer nicht krank zu Bette lag, stand auf der Straße, auf Dächern oder Türmen, um das unerhörte Schauspiel zu genießen. Programmäßig wurde der Dom von Mainz umflogen und dann die Rückfahrt nach Friedrichshafen über Württemberg angetreten.

Doch von neuem streckte das Unglück seine grausame Hand aus. In der Nähe von Stuttgart, bei dem Dorf Echterdingen, mußte das Schiff wegen Beschädigung einer Kraftmaschine eine Zwischenlandung vornehmen. Diese ging glatt vonstatten. Aber ein Gewittersturm riß das Fahrzeug von den Haltetauen, auf unerklärliche Weise müssen elektrische Entladungen an dem Körper des Fahrzeugs entstanden sein, es geriet in Brand und wurde vollständig zerstört.

Niemals hat ein technischer Unglücksfall so die Seele eines ganzen Volks ergriffen, wie es bei dem Echterdinger Ereignis der Fall war. Ganz Deutschland trauerte mit dem von grimmen Mächten verfolgten Erfinder, und aus der Trümmerstätte des herlichen Fahrzeugs erblühte ihm das schönste Erlebnis. Das deutsche Volk war bereit, durch freiwillige Spenden die Mittel zum weiteren Ausbau der Zeppelinschiffe zu gewähren, die nun schon ein Stolz der Nation waren. 6,5 Millionen kamen damals zusammen und sicherten dem Grafen und seinen Mitarbeitern fortab ein Weiterarbeiten in geregelten Bahnen.

Zu welcher Bedeutung die Zeppelinschiffe seitdem sich entwickelt haben, welch ein herrliches Werkzeug für unsere Oberste Heeresleitung sie im Krieg geworden sind, weiß jedermann. Trotz aller Feindschaft, trotz allen Hasses, die überall gegen uns brennen, hat sicher jede Zeitung auf der Erde das Hinscheiden dieses großen Deutschen gemeldet und beim besten Willen bewundernde Worte nicht unterdrücken können. Mit ihm ist einer der größten Söhne unseres Vaterlands dahingegangen. Ehren wir sein Andenken, indem wir weiter an der Größe Deutschlands bauen, zu deren Aufrichtung er einen bedeutenden Teil beigetragen hat!

Die nächste Nummer wird im überwiegenden Teil dem Andenken des Grafen Zeppelin gewidmet sein.



Aus den Sturmtagen der Brigade Graf v. Pfeil bei Nowo-Georgiewsk im August 1915: Vor dem Sturm auf das Waldfort XV.

Nach einem Aquarell für die Leipziger „Illustrirte Zeitung" von dem Kriegsteilnehmer W. Starcke.

Die Rolle des Kraftwagens im Weltkriege.

Von Hauptmann Fries, Mitglied der Verkehrstechnischen Prüfungskommission, Berlin.

Die heutigen Millionenheere sind überhaupt nur möglich durch die hohe technische Entwicklung und die restlose Ausnutzung der Verkehrsmittel. Wird doch eine Strecke, die zur Zeit des großen Königs vom Trosse in einer Woche zurückgelegt wurde, jetzt von der Eisenbahn in einem halben Tage bewältigt, und wird doch dabei noch außerdem reichlich die zehnfache Menge nach vorne gebracht. Sind so nur durch die Beförderungsmittel die Riesenfronten und die großen Truppenmassen möglich und damit — bei der ungeheuren Anspannung aller erreichbaren Kräfte — notwendig geworden, so bedingt ebendiese Lastenfülle wieder eine Vergrößerung und weitere Durchbildung der Verkehrsmöglichkeiten. Eine Kette ohne Ende! Doch der Schienenstrang kann nur bis zu einem gewissen Grade ausgenutzt werden — dann versagt er. So muß die Landstraße herangezogen werden. Der Pferdebetrieb, so zuverlässig und alterprobt er sein mag, er ist den Anforderungen an Tragfähigkeit, Ausdauer und Schnelligkeit nicht gewachsen. Krankheit und Überanstrengung räumt unter dem Pferdematerial auf. Futterschwierigkeiten, Mangel an Ställen und schließlich die Bedürfnisse der fechtenden Truppe, die, ebenso wie die Landwirtschaft in der Heimat, nicht auf das Pferd verzichten kann, kommen hinzu. Da tritt dann das Roß aus Eisen, der Kraftwagen, in die Erscheinung und füllt all die Lücken aus, die zwischen der Bahnlinie und dem Pferdebetrieb geblieben sind. Und diese Lücken werden mit jedem Tage des Vormarsches und der Dauer des Krieges immer größer, und die wichtige Rolle des einst so mißachteten, von der Bevölkerung ja sogar gehaßten „Automobils“ wird eine immer erkennbarere und anerkanntere.


Kraftwagen-Anhänger zur Verwundeten-Beförderung.

Der Glaube, die Heeresverwaltung irgendeiner Großmacht sei bezüglich der Verwendung der Kraftfahrzeuge durch den Gang der Dinge überrascht worden — die kommende Entwicklung und ihr Wert sei nicht schon längst vor dem Kriege erkannt worden — ist grundfalsch. Kein Geringerer als Exzellenz Ludendorff war es, der vor einem Jahrzehnt das deutsche Kraftfahrwesen mit in die Bahnen wies, in denen es heute sich bewegt. Niemandem, der die Entwicklung bei uns und anderwärts mitverfolgt hat, ist der künftige hohe Wert und die allseitige Verwendbarkeit des Kraftwagens für Kriegszwecke verborgen geblieben. Nur die weite Öffentlichkeit hatte sich wohl kein rechtes Bild von diesem umfassenden Wirken gemacht, und man möchte fast glauben, daß auch heute noch der Glanz des — ach, oft so wenig glänzenden! — Kraftfahrzeuges nicht so hell erstrahlt wie z. B. der seines gefeierten Sohnes (oder Bruders), des Flugzeuges. Denn des Kraftwagens Rolle ist eine mehr dienende, sie ist in den seltensten Fällen Selbstzweck, sondern meist nur Mittel zum Zweck. Die Verschiedenartigkeit dieses Zweckes bedingt auch eine geschmeidige Anpassung in der Bauart. So unterscheiden wir bei allen Heeren eine große Anzahl von Abarten („Typen“). Die einzelnen dürften wohl allgemein bekannt, eine kurze Zusammenstellung der militärischen Verwendbarkeit aber nicht ohne Interesse sein.


Kraftwagen-Kolonne in Südtirol.

Das kleinste Kraftfahrzeug ist das Motorrad, auch „Kraftrad“ genannt. Es erfreute sich vor allem in England einer großen Beliebtheit. In Deutschland wurde schon vor etwa sechs Jahren erkannt, daß die Betriebssicherheit, namentlich auf schlechten Straßen, viel zu wünschen übrigläßt. Infolgedessen war zu Beginn des Krieges die militärische Ausnutzung dieses Verkehrsmittels eine verhältnismäßig sehr beschränkte. Im Laufe des Stellungskrieges aber, besonders im Westen, trat das Kraftrad, welches gestattet, schnell und mit einfachen Mitteln eine Meldung zu befördern, wieder mehr in die Erscheinung. In Österreich wurde es auch häufig mit einem sogenannten „Beiwagen“ benutzt, der die Mitführung einer weiteren Person und von etwas Gepäck ermöglicht. Stets haftet dem Kraftrad etwas Sportmäßiges an, weshalb auch die Mitglieder der Deutschen Motorradfahrer-Vereinigung (jetzt A. D. A. C.), die sich um die Einführung des Rades große Verdienste erwarben, während ihrer freiwilligen militärischen Dienstleistung früher unter der Bezeichnung „S. F.“ (Schnellfahrer) geführt wurden. In letzter Zeit mögen auch wohl Kraftradfahrer-Abteilungen bei allen Armeen zusammengestellt sein. Auch über die Verwendung von Maschinengewehren auf diesem leichten und schnellen Fahrzeug war öfters in den Zeitungen zu lesen. Namentlich die belgische Armee soll sich dieser nicht zu unterschätzenden Waffe bedient haben.

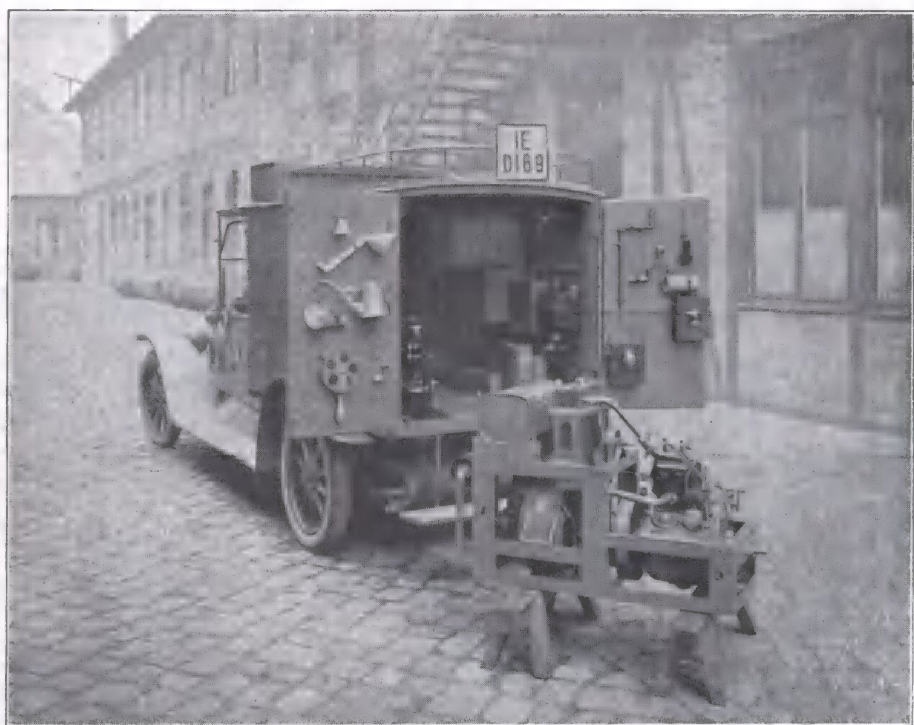
Vom Motorrad zum kleinen Dreiradwagen ist nur ein Schritt. Derartige Wagen werden mit Vorteil zum Transport von Ärzten und Befehlsüberbringern benutzt. Auch im Stadtverkehr sieht man sie Offiziere zu eiligen Besprechungen bringen. Ebenso wie die kleinen dreirädrigen Wagen, werden auch jetzt häufig kleine vierrädrige Fahrzeuge verwendet, die zuerst besonders in England und Frankreich nach amerikanischem Vorbilde aufkamen. Der Verwendungszweck ergibt sich ohne weiteres aus der Bezeichnung „Depeschenwagen“. Es ist anzunehmen, daß diese Fahrzeuge, die billig und schnell sind, sich einer stets wachsenden Beliebtheit erfreuen werden. Sie gehören zur Klasse der sogenannten „Kleinautos“, die, dem Zuge der Zeit nach Sparsamkeit entsprechend, immer mehr Eingang in die Armee finden. Es sind dies meist vier-, in seltenen Fällen auch sechssitzige Personenwagen, die eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 60 km die Stunde erreichen und imstande sind, alle auf festen Straßen vorkommenden Steigungen zu überwinden. Sie haben vor dem großen „Personenkraftwagen“, dessen sich vor allem die höheren Stäbe bedienen, den Vorzug des geringeren Brennstoff- und Gummiverbrauchs und kleineren Gewichts sowie größerer Beweglichkeit. Sie bieten allerdings auch etwas weniger Bequemlichkeit und sind unansehnlicher, Gesichtspunkte, die aber militärisch nicht ins Gewicht fallen dürfen. Des Kleinautos


Flugabwehrkanone in Feuerstellung. (Links neben dem Kraftwagen Mannschaften, die den Brennzünder am Geschoß auf die gemessene Entfernung einstellen; daneben der Entfernungsmesser.)



Deutsche Sturmtruppen werden auf Kraftwagen zur Front gebracht. Nach einer Zeichnung für die Leipziger „Illustrirte Zeitung“ von Alfred Liebing.


Wohnwagen eines Kraftwagen-Kolonnenführers während des Bewegungskriegs in Galizien.


Kraftwagen mit Röntgen-Einrichtung für das Feldheer.

größerer Bruder, der schon erwähnte „Personenkraftwagen", wird daher jetzt meist nur noch da verwandt, wo seine Benutzer dazu gezwungen sind, zeitweise in ihm zu übernachten oder zu arbeiten und von ihm aus ihre Befehle zu erteilen. Diese Wagen sind meist mit geschlossenen Aufbauten versehen, die erhöhten Schutz gegen die Unbill der Witterung gewähren.

Besonders beim Bewegungskriege ist der Bedarf der Armee an Kraftwagen zur Personenbeförderung ein sehr großer. Am Anfange des Krieges wurde in den besetzten Gebieten eine Anzahl von Kraftfahrzeugen beschlagnahmt und in den Dienst der Truppe gestellt, welche von ihnen für mannigfache Verwendungszwecke, zur Erkundung, zum Heranschaffen von Munition und von Nahrungsmitteln, zum Verwundetentransport, zur Befehlsüberbringung usw., ausgiebigen Gebrauch machte. An und für sich wäre es ein idealer Zustand, wenn diese Menge von Personenkraftwagen dauernd bei der Armee belassen werden könnte. Das Haushalten aber mit den vorhandenen Mitteln, das Freund wie Feind aufgezwungen ist, hat eine wesentliche Beschränkung dieses so begehrten und oft unersetzlichen Fortbewegungsmittels allenthalben zur Folge gehabt. Immerhin konnte — außer für die Zwecke der vordersten Linie — sogar noch eine recht stattliche Anzahl für Dienste zur Bewirtschaftung des eroberten Landes, der Aufsichts- und Verwaltungsbehörden dortselbst, für die Kommandanturen und das Rote Kreuz und seine Ärzte zur Verfügung gestellt werden.


Badekraftwagen im Betrieb.

Während so vorn der erkundende Generalstabsoffizier mit seinem Vierzigpferder, oft unter Führung eines Mitgliedes des Kaiserlichen Freiwilligen-Automobilkorps (jetzt Kaiserliches Kraftfahrkorps genannt) gegen den Feind vorfühlt, während der kommandierende General mit seiner schweren „Limousine" zur Besichtigung der Stellung seiner Truppen eilt, bewegt sich hinten in der Etappe die Schar der Kleinautos im Dienste der Wirtschaftsausschüsse, um die Bebauung des Landes zu überwachen oder um die Ernährung der zurückgebliebenen Zivilbevölkerung durchzuführen. Im Heimatgebiete aber finden die nicht mehr kriegsbrauchbaren Wagen Verwendung, um in nimmer rastender Arbeit der Armee alles das zu besorgen, dessen sie zur Durchführung ihrer Aufgabe bedarf. — Dem Personenwagen verwandt ist der Krankenkraftwagen, der teils auf Luftreifenrädern läuft, teils — in größerer Bauart — sich des Vollgummis bedient. In letzterem Falle werden Omnibusuntergestelle verwendet, ja, wir sehen im Dienste der Armee die Omnibusse, die früher im Betriebe der Großstädte waren, mit kleinen Abänderungen im verantwortungsvollen und anstrengenden Dienste unter dem Zeichen des Roten Kreuzes. Was auf diesem Gebiete die Kraftwagen und seine Führer geleistet haben, ist von so ungeheurer Wichtigkeit und Tragweite, daß es allein schon genügen würde, von diesem Verkehrsmittel nur mit einer gewissen bewundernden Hochachtung zu sprechen. Viele Tausende von Soldaten verdanken einzig und allein der schnellen und sanften Beförderung durch Krankenkraftwagen vom Schlachtfelde zum Lazarett oder vom Lazarett zur Bahn ihr Leben. In richtiger Erkenntnis des großen Wertes dieses Wagens haben nicht allein Seine Majestät der Deutsche Kaiser, sondern auch viele andere Wohltäter durch Stiftungen von derartigen, gut eingerichteten Fahrzeugen dazu beigetragen, dieser großen und unendlich dankbaren Aufgabe des Kraftwagens den Weg zu bahnen. Bis vor in die Stellungen muß heute der tapfere Kraftfahrer mit seinem Fahrzeug, um dann — meist im dichtesten Regen der Geschosse — den armen Verwundeten zu holen und ihn mit eiserner Energie durch all die Fährnisse der von Artillerie bestrichenen, oft kaum fahrbaren Straßen in sichere Hut zu bringen. Man gedenke daher des Soldaten im schwarzen Lederanzug nicht weniger dankbar als seines Kameraden im Schützengraben! Denn auch das, was er am Steuer des Lastkraftwagens aushalten und erzwingen muß, erfordert eine solche Menge von Aufopferungsfähigkeit, Mut und Verantwortlichkeitsgefühl für das Allgemeinwohl, wie es von anderen Waffengattungen im Verhältnis nicht größer verlangt werden kann!


Kraftwagen für Funken-Telegraphie.

Dieser „Lastkraftwagen" ist der Hauptvertreter und der Hauptzweck des Automobilismus im Kriege. Seine Aufgaben sind: Vorbringen von Munition oder Geschützen, von Lebensmitteln, von Pioniergerät aller Art und endlich der Transport von Mannschaften und Verwundeten. Man kann sagen, daß das Wohl und Wehe der Armee heutzutage von der geregelten Durchführung des Lastkraftwagenbetriebes abhängt. Bei manchem Kampfe mag schon das schnelle Vorbringen von Mannschaften oder Munition von entscheidender Bedeutung gewesen sein. Die Lastwagen sind meist in Kolonnen eingeteilt, welche



Kraftwagen-Küche.



Kleiner Kraftwagen auf einer Patrouillenfahrt in den Vogesen.



Automobildraisine auf der Bagdadbahn.



Automobilwalze zur Straßenverbesserung.



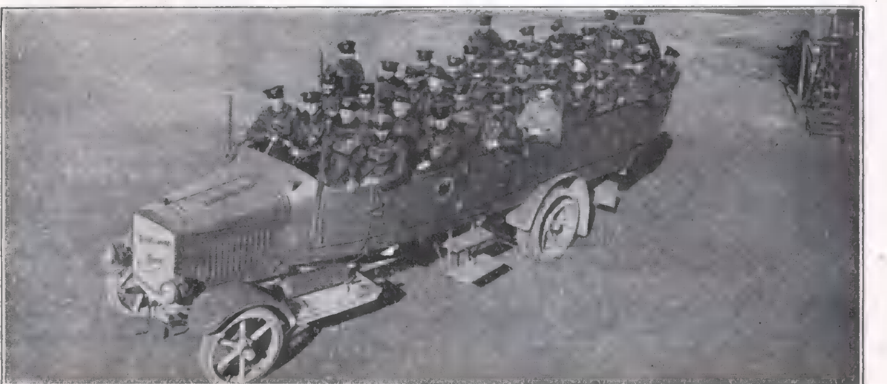
Altaransicht des aus den Sammlungen der „Kölnischen Volkszeitung“ gestifteten ersten Kapellen-Kraftwagens.



Deutscher Feldpost-Kraftwagen beim Durchqueren eines Flusses in Galizien.



Appell einer deutschen Kraftradfahrer-Abteilung.



Kraftwagenführer eines Armee-Oberkommandos auf einem Kraftwagen der früheren Berliner Fremdenrundfahrten.

Verschiedene Verwendungsarten des Kraftwagens im Felde.



Lastkraftwagen als Schleppmaschine auf Schienen.



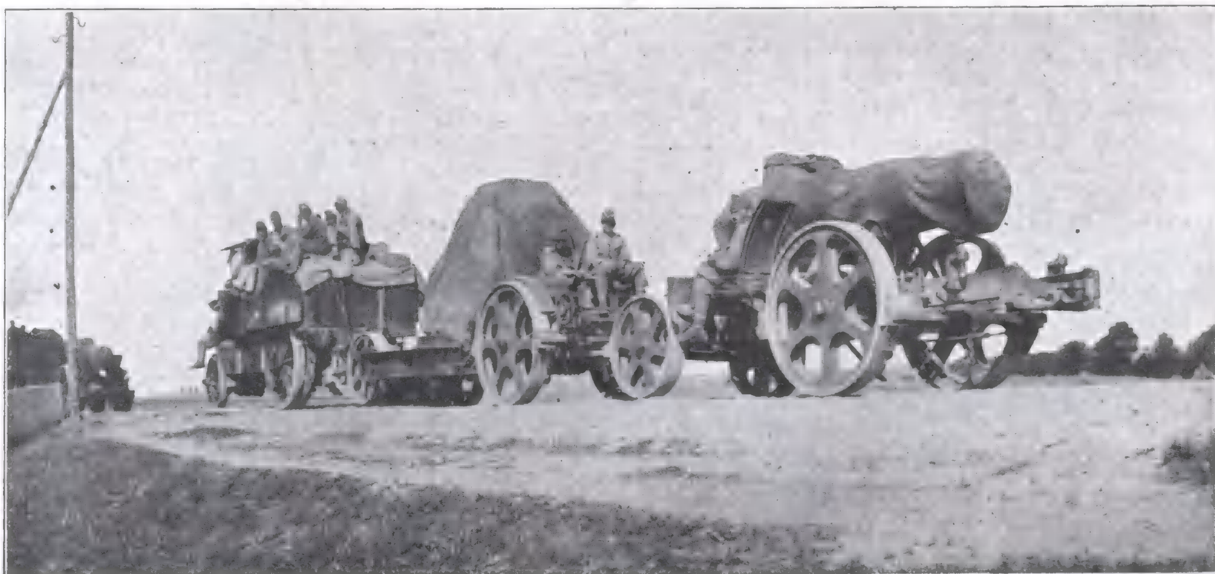
Schwere Zugmaschine auf einer Landstraße in Polen.

nach ihrem Verwendungszweck oder nach besonderen Wagentypen benannt sind. An solchen Typen kommt in erster Linie der „Vier-Tonnen-Wagen" in Frage, der bekanntlich lange vor dem Kriege in Deutschland unter der Bezeichnung „Subventionierter Armee-Lastzug" von der Heeresverwaltung geschaffen und dessen Einführung durch wirtschaftliche Unterstützung der Privatbesitzer gefördert wurde. Deutschland ist mit diesem Subventionsverfahren vorangegangen, Österreich, Frankreich und England folgten nach. Bei Beginn des Krieges verfügten wir so über eine stattliche Anzahl kriegsbrauchbarer schwerer Lastkraftwagen, die meist mit einem Anhängewagen versehen waren und je neun Tonnen Nutzlast befördern konnten. Auch noch ein kleinerer Typ, der sogenannte „Drei-Tonnen- oder Kavallerie-Lastkraftwagen", hat sich überall, bei Freund und Feind, bewährt. Es ist einleuchtend, daß bei den schlechten, oft bodenlosen Straßen Rußlands und im Moraste Serbiens ein leichterer, beweglicherer Wagen bessere Dienste leisten kann als die schweren „Kanonen", deren sich unsere Industrie mit Vorliebe wegen ihrer Wirtschaftlichkeit bediente. Daher ist es nicht ausgeschlossen, daß man in diesem leichteren Typ den Wagen der Zukunft begrüßen kann, der durch die überaus hohen Anforderungen, die im Kriege an ihn gestellt wurden, sich zu einer technischen Zuverlässigkeit entwickeln muß, die auch den weitestgehenden Ansprüchen der deutschen Besitzer vollauf genügen wird. Wir sehen das gleiche Untergestell, das für den Drei-Tonnen-Lastkraftwagen benutzt wird, nicht allein bei Omnibussen, sondern auch bei Fahrzeugen der Telegraphenformationen, für drahtlose Telegraphie, für Röntgenapparate, für fahrbare Desinfektionsanstalten, Badewagen, Dampfwäschereien, bei Feldküchen, Felddruckereien und Beleuchtungswagen. So mannigfaltig sind die Bestimmungszwecke des Kraftfahrzeuges im Felde! Dabei ist ein besonders wichtiger noch nicht erwähnt: der Dienst bei der Feldpost. Die Hauptaufgabe bildet hier die Beförderung der in Säcke verpackten Feldpostbriefe und -päckchen zwischen der Etappe und den bei der kämpfenden Truppe befindlichen mobilen Feldpostanstalten. Als Anhalt für die zu bewältigenden ungeheuren Leistungen mag dienen, daß die Feldpost, die eine Division täglich aus der Heimat erhält, durchschnittlich gegen 250 große Briefsäcke umfaßt, und daß von dieser Abteilung wiederum täglich ebenso viele Schreiben heimgesandt werden, wie sie der ganze Verkehr einer mittelgroßen deutschen Stadt umfaßt! Auch das Auswählen und Bearbeiten der Post erfolgt bei der marschierenden Truppe in besonders dazu gebauten „Briefpostkraftwagen".

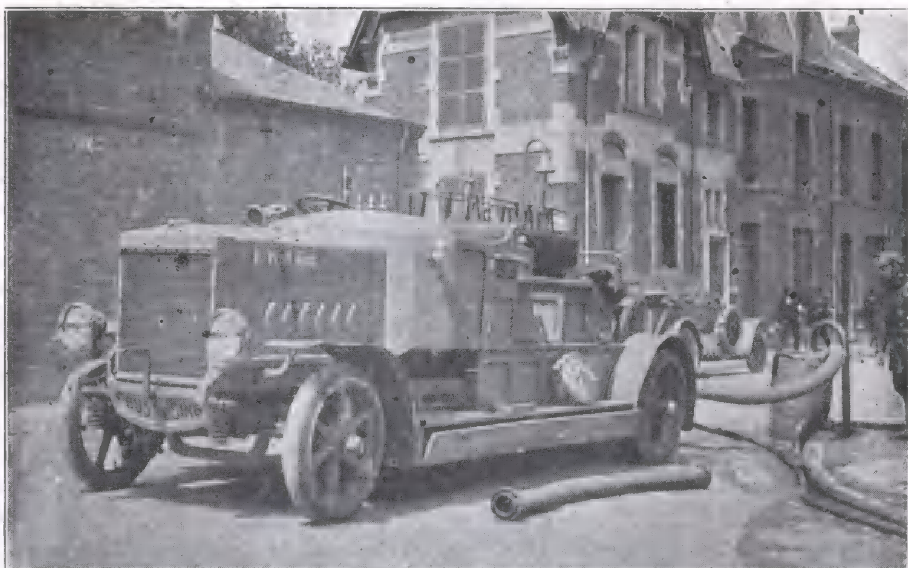
Der Herr Staatssekretär des Reichspostamtes äußerte sich bezüglich des Kraftwagens im Feldpostdienst, in dem etwa 1000 Kraftwagen laufen, der führenden deutschen Automobilzeitung („A. A. Z.") gegenüber: „Hatte sich der Kraftwagen im Postbetriebe schon zu Friedenszeiten bewährt, so ist er unter der neuzeitlichen Kriegführung für die ins Riesenhafte wachsenden Massen von Feldpostsendungen geradezu unentbehrlich geworden. Überall in Feindesland, wo es an Eisenbahnen fehlt, ist es der flinke Kraftwagen, der unseren wackeren Streitern Grüße aus der Heimat bringt."

Auch hier wieder das selbstlose Wirken des Kraftwagens! Stets will er nur helfen, fördern, dienen. Dieser Geist durchzieht die ganze Kraftfahrertruppe vom einfachen Begleitmann bis zum „Kommandeur der Kraftfahrtruppen einer Armee", der für die Regelung und Durchführung des ganzen Dienstbetriebes verantwortlich ist.

Auch die Artillerie bedient sich in steigendem Maße des Kraftwagens als Zugmittels. Allgemein bekannt sind die schönen Erfolge der österreichischen Motor-Mörserbatterien. Auch sah man schon Abbildungen von schweren Geschützen, welche die Engländer mittels des sogenannten „Caterpillar"-Antriebes auf den Balkankriegsschauplatz schleppten. Schließlich sei auch noch der mit zweifellos mehr Reklame als Erfolg in Szene gesetzten englischen Panzerkraftwagen, der sogenannten „Tanks", gedacht, welche in der Sommeschlacht von unseren Gegnern eingesetzt wurden. Aus den knappen Berichten über diesen Mißerfolg durch unsere Oberste Heeresleitung dürfte hervorgehen, daß das Kraftfahrzeug sich mehr, wie angedeutet, als bescheidener Helfer im Kriege denn als zerstörende Waffe eignet. Immerhin ist der Gedanke, mit Kraftfahrzeugen über weichen Boden zu fahren, durchaus nicht neu und von jeher das Bestreben aller Heeresverwaltungen gewesen. Wir Deutschen verwenden derartige große Maschinen in erster Linie als Motorpflüge, um nicht allein dem heimischen, sondern vor allem dem eroberten Boden die Schätze abzugewinnen, deren wir zur Verpflegung unseres Heeres und unseres Volkes oder, kurz gesagt, unseres Volksheeres bedürfen. Es macht einen eigenartigen friedlichen Eindruck, wenn man von der Front, von dem Donnern der Kanonen und dem Surren und Knattern der Flugzeuge kommt und plötzlich eine solche riesige Maschine sieht, die glänzenden Erdschollen vor sich aufwerfend. Das ist eine Rolle des Kraftfahrzeuges im Kriege, die so ganz der deutschen Denkungsart entspricht, und vielleicht diejenige Rolle, welche die segensreichste und menschlichste ist. Sie ist auch ein Gleichnis für die künftige Ausgestaltung des „Automobilismus" überhaupt. Zuerst dem Sport dienend, wurde er bald unentbehrlich für die Industrie, für das Erwerbsleben und für den öffentlichen Verkehr. Nun hat er auch die Landwirtschaft erobert. Was er aber sonst den Herzen der rauhen Krieger geworden ist, erhellen am besten die Worte, die der bekannte Schriftsteller Schmidtbonn von einem alten General berichtet, der, als er auf die Dienste und die Rolle des Kraftwagens im Kriege zu sprechen kam, im tiefsten Ernste sagte: „Wenn man bedenkt, was uns die Kraftwagen in allen unseren tausend Nöten für ausgezeichnete Dienste leisten, dann möchte man einen jeden Wagen so ganz leise streicheln."



Österreichisch-ungarische 30,5-cm-Motor-Mörserbatterie auf der Fahrt.



Kraftwagenspritze auf dem westlichen Kriegsschauplatz.



Betriebsstoff-Kraftwagen von 5 und 2 t Inhalt.



In der Schmiede einer Kraftwagenaufbau-Fabrik. Nach einem Gemälde von Otto Bollhagen.

Die deutsche Automobilindustrie. / Von Dr. Ernst Valentin.

Das neunzehnte Jahrhundert wurde als das des Dampfes bezeichnet, das zwanzigste wird man einst als das Jahrhundert des Motors bezeichnen. Die Dampfmaschine hat in ganz langsamer, aber stetig fortschreitender Entwicklung im vorigen Jahrhundert nach und nach die Herrschaft über Bergwerke, Spinnereien, Mühlen, Fabrikbetriebe und ferner über die Schiffahrt und auch über den Verkehr auf dem Lande vermittels der Eisenbahnschienen an sich gerissen. Im Gegensatz hierzu hat der erst gegen Ende des vorigen Jahrhunderts aus der Taufe gehobene Explosionsmotor in einer über alle Maßen schnellen, sprunghaft fortschreitenden Entwicklung sich zunächst die Landstraßen, dann das Wasser und schließlich die Luft erobert. Nur ein knappes Vierteljahrhundert war nötig, um den Motor zu einer Bedeutung im Kulturleben der Völker, und insbesondere auch in der Militärtechnik, zu bringen, wie sie wohl zuvor keine andere Maschine jemals gehabt hat.

Abgesehen von der sonstigen Unentbehrlichkeit des Motors auf anderen Gebieten soll hier nur von seiner Bedeutung für die Fortbewegung auf dem Lande, für den Automobilismus, die Rede sein. Fast scheint es, als wenn man nicht, wie vielfach angenommen und behauptet wurde, auf dem Höhepunkt seiner Entwicklungsgeschichte sei, sondern als wenn vielmehr das, was man in den letzten zehn Jahren auf dem Gebiete des Kraftwagenverkehrs erlebt hat, erst der Anfang einer Entwicklung von ganz ungeahnter Größe sei. Wenn man das vorige Jahrhundert als das „Jahrhundert der Schiene" bezeichnet, so wird man das zwanzigste Jahrhundert als das „Jahrhundert der Freimachung von der Schiene, als das schienenlose" bezeichnen.

Wenn bisher noch von vielen, und durchaus nicht etwa von unwissenden, Kreisen an der Daseinsberechtigung des Kraftwagens gezweifelt wurde, so dürfte wohl jetzt, nachdem die Kriegsjahre die ungeheure Bedeutung des Automobils für die Fortbewegung in klarster Weise zur Geltung gebracht haben, an der Notwendigkeit des Automobilismus für die Kriegs- und Friedenswirtschaft nicht mehr gezweifelt werden. In einem Zukunftskriege, wenn nicht sogar noch in dem jetzigen, wird man mit dem tierischen Zug zur Beförderung von Personen und Lasten, zum Fortschleppen von Geschützen und anderem Kriegsgerät überhaupt nicht mehr rechnen, sondern wird sich nur noch des Motors als des stets willigen und stets bereiten Sklaven bedienen. Daß aber nicht nur der Krieg den Kraftwagen braucht, sondern daß vielmehr auch seine Bedeutung für die Friedenszeit in den letzten Jahren in ungeahnter Weise zugenommen hat, das kann man aus den zu uns aus Amerika gelangenden Berichten ersehen, wo der Kraftwagenbetrieb fast schon — wenigstens in den großen Städten — das Pferd vollständig von der Straße verdrängt hat. Daß man aber andererseits auch hier noch nicht am Ende der Entwicklung angelangt ist, ersieht man daraus, daß die in Amerika gepflegte Massenerzeugung von Kraftwagen den Herstellungspreis des einzelnen Fahrzeuges allmählich derart verbilligt, daß es in nicht zu ferner Zeit den weitesten Kreisen möglich sein wird, sich ein eigenes Automobil zu halten.



Gesenk-Schmiedehammer in einer Automobilfabrik.

Nach einer Zeichnung von Fritz Gärtner.

Wenn auch in Deutschland derartige ideale Verhältnisse für die Entwicklung der Automobilindustrie nicht vorhanden gewesen sind, so hat es doch, vielleicht gerade durch die Schwierigkeiten, die ihr in den Weg gelegt wurden, die deutsche Automobilindustrie nicht nur verstanden, sich in angemessener Weise zu entwickeln, sondern sie ist sogar, zum mindesten in technischer Beziehung, an die Spitze der gesamten Automobilindustrie der Welt getreten. In allen größeren Wettbewerben von Bedeutung haben deutsche Erzeugnisse sich unter den ersten und unter den besten befunden. Siege wie der von „Mercedes" im Grand-Prix-Rennen 1914, wo sämtliche drei ersten Preise der deutschen Marke zufielen, sind bisher von keinem Lande nachgeahmt worden. Man darf die Bedeutung der Automobilindustrie der einzelnen Länder nicht mit der Anzahl der in jedem Jahre hergestellten Kraftfahrzeuge vergleichen, sondern man muß vielmehr auch die Größe der Fahrzeuge und insbesondere auch die Wertigkeit mit in Rechnung ziehen. Deutschland hat wohl hauptsächlich deswegen, weil es auf den Export nach Rußland und Südamerika in erster Linie angewiesen war, weniger den kleinen billigen als vielmehr den mittelstarken und großen Klassewagen entwickelt. Auf diesem Gebiete ist die deutsche Automobilindustrie bisher unerreicht und tonangebend in der ganzen Welt gewesen.

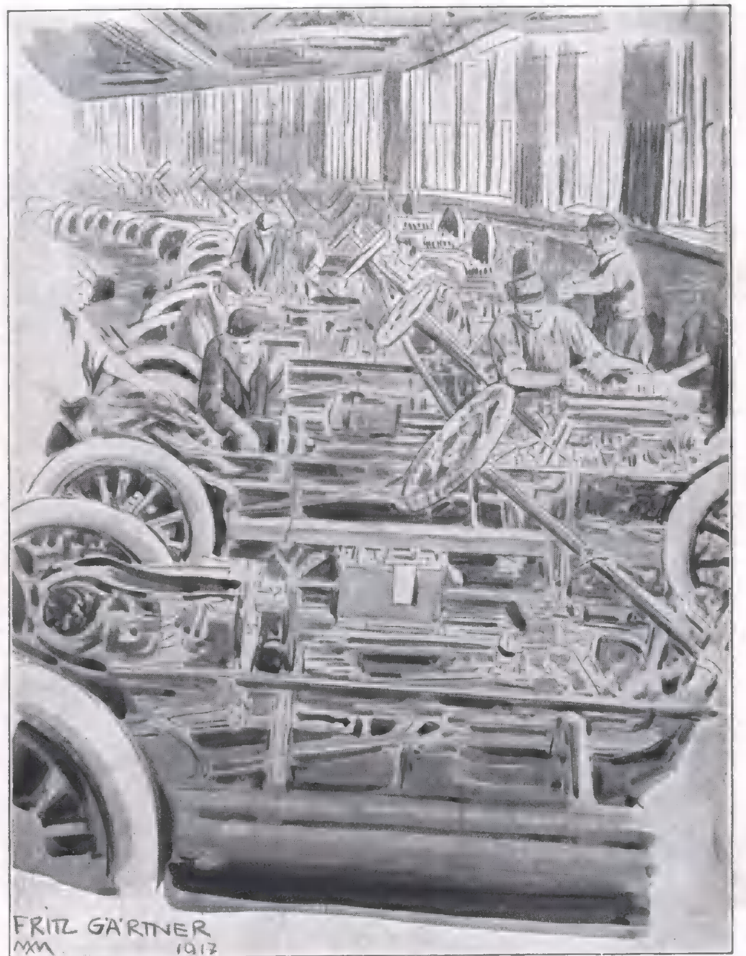
Zwei bedeutende und voneinander wesentlich getrennte Gebiete sind es, mit denen sich die Automobilfabrikation zu beschäftigen hat, und zwar mit dem Bau von Personen- und Lieferungswagen sowie mit der Herstellung von Lastwagen und Omnibussen. Wie bereits vorher erwähnt, hat der deutsche Personenwagenbau sich bisher in erster Linie mit erstklassigen und infolgedessen teueren Fahrzeugen beschäftigt. Der kleine, für die Allgemeinheit bestimmte Wagen ist erst in den allerletzten Jahren von einigen großen Fabriken aufgenommen worden. Man kann aber das deutsche Kleinauto nicht ohne weiteres mit denjenigen Fahrzeugen vergleichen, die in Amerika in Massen hergestellt werden. Die deutsche Automobilindustrie hat es vielmehr bislang abgelehnt, Wagen zu bauen und auf den Markt zu bringen, die, wie die amerikanischen, nur für eine Lebensdauer von ein oder höchstens zwei Jahren bestimmt sind. Das deutsche Publikum verlangt vielmehr ein Fahrzeug, dessen ständige und möglichst störungsfreie Benutzung mindestens sechs Jahre hindurch möglich ist. Gewiß ist es richtig, daß durch dieses Prinzip der deutsche Wagen im allgemeinen teurer im Anschaffungspreise ist als das ausländische Fabrikat. Dadurch aber, daß er eine erheblich längere, im allgemeinen mindestens dreifache Lebensdauer hat, ist der deutsche Kraftwagen für einen Benutzer, der zu rechnen versteht, nicht nur nicht teurer, sondern im allgemeinen sogar billiger als die Erzeugnisse des Auslandes. Diese an und für sich so einfach erscheinenden Erwägungen sind leider noch nicht genügend von dem kaufenden Publikum in Betracht gezogen worden.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, daß sich bei der Entwicklung der deutschen Automobiltechnik ein Vorgang abgespielt hat, wie er bisher in der Entwicklungsgeschichte irgendeiner Maschine noch nicht dagewesen ist. Während sonst in der Technik eine Industrie aus einem vorhandenen Bedürfnis heraus zu entstehen und zu wachsen pflegte, so war damals, als Ende vorigen Jahrhunderts die Pioniere des deutschen Automobilismus ihre ersten Fahrten unternahmen, und als einige weitschauende Fabrikbesitzer den Kraftwagenbau in ihr Arbeitsprogramm aufnahmen, nicht nur kein Bedürfnis für derartige pferdelose Fuhrwerke vorhanden, sondern es verhielten sich sogar im Gegenteil sowohl das große Publikum als auch die maßgebenden Behörden in jeder Weise derartigen anscheinend zwecklosen Versuchsfahrten gegenüber ablehnend. Nicht der Bedarf nach einem nutzbringenden Fortbeförderungsmittel und auch nicht aufmunternde Unterstützungen der Behörden waren es, die das Automobilwesen



Motor-Probierstation in einer Automobilfabrik.

Nach einer Zeichnung von Fritz Gärtner.



Montagehalle in einer Automobilfabrik.

Nach einer Zeichnung von Fritz Gärtner.



Kommerzienrat Dr.-Ing. h. c. Heinrich Kleyer.



August Euler.



Geheimer Kommerzienrat Dr. Wilhelm Opel.



Direktor Karl Gossi.



Direktor Willy Tischbein, Vorsitzender.



Baurat Friedrich Nallinger.



Geheimer Kommerzienrat Ernst Sachs.



Kommerzienrat Ernst Berge.



Kommerzienrat Dr. Allmers.



Dr. Curt Sperling, Generalsekretär.

Führende Männer der Automobil-Industrie: Der Vorstand des Vereins deutscher Motorfahrzeug-Industrieller.



Im Hofe eines Kraftwagenparks in Belgien. Nach einer Zeichnung des auf den flandrischen Kri



riegsschauplatz entsandten Sonderzeichners der Leipziger „Illustrirten Zeitung“ Felix Schwormstädt.

in den ersten Jahren seiner Entstehung unterstützten und förderten, sondern vielmehr das unermüdliche und immer wieder trotz aller Widerwärtigkeiten begeisterte Sportinteresse, das in erster Linie durch das so überaus tätige Kartell der Automobil-Klubs angereizt wurde.

Es hieße dem Automobilsport und insbesondere den Automobilrennen bitter unrecht tun, wollte man deren außerordentliche Bedeutung für die Entwicklung der deutschen Automobiltechnik und der Automobilindustrie verkennen. Gerade dadurch hat der Sport bewiesen, daß ohne ihn die deutsche Automobilindustrie voraussichtlich nicht zu ihrer jetzigen Bedeutung gelangt wäre, daß jene Firmen, die ständig Lorbeeren von den meisten automobilistischen Veranstaltungen heimbrachten, auch jetzt noch, wo der Personenwagen ausschließlich wirtschaftlichen Zwecken dient, sowohl durch die Menge als auch die Güte der von ihnen erzeugten Kraftwagen zu den ersten Automobilfabriken der Welt zählen. Auch das Ausland hat bedingungslos die Bedeutung und Überlegenheit der Erzeugnisse der deutschen Automobilindustrie anerkannt und hat dies einmal dadurch bewiesen, daß die deutschen Marken in den meisten Ländern, in denen sich Automobilfabriken auftaten, nachgeahmt wurden, und sodann dadurch, daß der Export der deutschen Erzeugnisse eine jährlich steigende und im Jahre 1914 alle anderen im Wettbewerb stehenden Länder weit überragende Bedeutung annahm. Ganz besonders gilt dies für Rußland, in welchem Lande man etwa drei Viertel aller Kraftfahrzeuge aus Deutschland bezog.

Außer den größeren Personenwagen von zehn und mehr Pferdestärken (nach der Steuerformel gerechnet) und außer den Kleinautos von weniger als zehn bis herab zu fünf Pferdestärken hat die deutsche Automobilindustrie noch ein anderes, ganz eigenartiges, dreiräderiges Fahrzeug entwickelt und namentlich in den größeren Städten zur nicht unbedeutenden Beliebtheit gebracht. Es sind dies die kleinen flinken dreiräderigen Wagen mit dem vorne liegenden Motor, die allgemein als „Zyklonetten“ und „Phänomobile“ bezeichnet werden. Diese Wagen kommen im Preise den billigen, aber wenig haltbaren Massenerzeugnissen des Auslandes am nächsten, sind aber insofern wesentlich



Kraftwagenaufbau-Werkstätte. Nach einem Gemälde von Otto Bollhagen.

vorteilhafter, als sie infolge ihres leichten Gewichtes außerordentlich sparsam im Brennstoffverbrauch sind und auch durch die bei ihrer Herstellung aufgewendete Präzisionsarbeit und das vorzügliche Material eine verhältnismäßig lange Lebensdauer haben.

Die im vorhergehenden gemachten Ausführungen können auch in vielen Punkten ohne weiteres auf den Lastwagenbau Anwendung finden. Dies gilt insbesondere für das, was über die hervorragende Technik der deutschen Personenkraftwagen gesagt war. Man kann ohne Selbstüberhebung behaupten, daß der Lastkraftwagen in seiner jetzigen Gestalt von den deutschen Automobilfabriken entwickelt worden ist. In richtiger Erkenntnis der an diese schweren Kraftfahrzeuge zu stellenden Anforderungen haben sich die deutschen Automobilkonstrukteure im allgemeinen nicht, wie dies im Ausland vielfach der Fall gewesen ist, dazu verleiten lassen, den Lastwagen aus dem Personenwagen heraus zu entwickeln, sondern sie haben vielmehr den Lastwagenbau als eine vollständig gesonderte und ihrer Eigenart entsprechend zu behandelnde Aufgabe aufgefaßt, so daß vielfach die Automobilfabriken entweder besondere Werke für den Bau schwerer Fahrzeuge eingerichtet oder überhaupt sich nur auf den Lastwagenbau spezialisiert haben. Den Vorsprung, den die deutsche Automobiltechnik auf diese Weise vor dem Auslande erlangte, erkannte insbesondere auch England an, so daß gelegentlich der Umwandlung des Pferdeomnibusbetriebes der Stadt London in erster Linie deutsche Kraftwagen-Untergestelle gewählt wurden.

In der Verwendung des Nutzautomobils als Transportwagen und als Omnibus zur Personenbeförderung befinden wir uns noch durchaus im Anfange der Entwicklung. Einerseits wurden vom Publikum vielfach Anforderungen an die Fahrzeuge gestellt, die sich mit dem Wesen einer Maschine als solcher nicht vertrugen. Andererseits war auch die Handhabung der Wagen nicht genügend einfach, um die Bedienung durch andere Leute als geübte Mechaniker zu ermöglichen. Nach und nach jedoch fand ein gegenseitiger Ausgleich und ein Entgegenkommen von Automobilfabrikanten und Publikum statt, so daß sich gerade die Einbürgerung des Automobilbetriebes im Transport und Beförderungswesen in voller Entwicklung befand, als der Krieg ausbrach. Von welcher unschätzbaren Bedeutung die Nutzautomobile für die Verpflegung und den Nachschub eines Feldheeres sind, das hat in ungeahnter Weise der Krieg schon in den ersten Monaten gezeigt. Alle Zweifel, die an der Daseinsberechtigung des Lastwagens und Omnibusses noch früher von manchen Stellen aus gehegt wurden, dürften wohl jetzt endgültig beseitigt sein. Es ist kaum daran zu zweifeln, daß allein schon aus Gründen der Landesverteidigung dem Staat nach dem Kriege die Verpflichtung erwachsen wird, die Einbürgerung des Lastwagenbetriebes in den Städten und auf dem Lande in jeder denkbaren Weise zu fördern. Der deutschen Automobilindustrie, die im Verein deutscher Motorfahrzeug-Industrieller organisiert ist, stehen hier große Aufgaben bevor, die sie jedoch nach dem, was sie im Kriege geleistet hat, zu urteilen, in vorzüglicher Weise lösen wird.

Was die deutsche Automobilindustrie tatsächlich im Kriege vollbracht hat, wird erst später einmal in seiner vollen Bedeutung anerkannt und gewürdigt werden. Der Bedarf an Lastkraftwagen stieg im Laufe des Krieges in derart ungeahnter Weise, daß fast sämtliche Automobilfabriken, auch diejenigen, die bisher lediglich den Personenwagenbau gepflegt hatten, sich auf die Herstellung von Lastwagen umstellten, mit dem Erfolge, daß eine bisher für unmöglich gehaltene monatliche Erzeugungsmenge an Lastkraftwagen entstand. Dabei müssen noch die großen Schwierigkeiten berücksichtigt werden, die der Krieg und seine Folgen ohnehin in jede Fabrikation bringen, und insbesondere die Forderungen der Heeresverwaltung, daß die im Kriege gemachten Erfahrungen mit den einzelnen Konstruktionen beim Bau einer jeden neuen Serie berücksichtigt werden mußten. Wenn auch, wie vielfach mit Recht behauptet wird, das Ausland, und insbesondere Amerika, sich die Zeit, seitdem wir Krieg führen, zunutze gemacht hat, um seine Konstruktionen zu verbessern und zu vervollkommnen, so haben wir jedoch durch die im Kriege gemachten bedeutenden Erfahrungen ein technisches Verständnis und eine Beurteilungsfähigkeit des für einen angestrengten Lastwagenbetrieb Brauchbaren erlangt wie kaum ein anderes Land der Welt, denn unsere Feinde, die durch die Unterstützung Amerikas stets Überfluß an Gummi für die Bereifung und Öl und Betriebsstoff hatten, haben nicht durch die gleiche harte Schule in den letzten Jahren zu gehen brauchen wie wir.

Es wäre ungerecht, wenn man die Bedeutung und rasche Entwicklung der deutschen Automobilindustrie schildert, wollte man nicht gleichzeitig jener Firmen gedenken, die als Zubringer und Unterlieferanten die Werkstoffe und die Arbeitsmaschinen, mit deren Hilfe Kraftfahrzeuge hergestellt werden, in gleich schneller Entwicklung und in enger Fühlung mit der Automobilindustrie vervollkommnet und auf die jetzige technische Höhe gebracht haben. So bestand beispielsweise damals, als gegen Ende des vorigen Jahrhunderts der Automobilismus geboren wurde, noch kein Chromnickelstahl, der sich zum Erdulden der unendlich vielen kleinen Stöße der Landstraße auf das Kraftwagen-Untergestell als allen anderen Stahlsorten weit überlegen gezeigt hat. Deutsche Konstruktionsstähle haben nicht nur in den deutschen Automobilen selbst Weltruf erlangt, sondern wurden vielmehr auch von dem Auslande zum Bau von Kraftfahrzeugen in gewaltigen Mengen eingeführt. — Kugellager, durch deren geringe Reibung der leichte Lauf der modernen Kraftwagen ermöglicht wird, wurden in der jetzigen Form erfunden und in gewaltigen Mengen in Deutschland hergestellt, so daß die überwiegende Mehrzahl sämtlicher überhaupt auf der Erde hergestellten Automobile mit deutschen Kugellagern läuft.

Geradezu eine Monopolstellung hat die deutsche Zünderindustrie gehabt, bzw. hat sie noch, da, nach ausländischen Berichten zu urteilen, es dem Auslande nur in unvollkommener Weise bisher gelungen ist, Magnet-Zündapparate herzustellen, die den deutschen Qualitätsmarken gleichwertig sind. — In gleicher Weise könnte man noch viele einzelne Industrien, die Zubehör und Einzelteile für Kraftfahrzeuge herstellen, anführen, die mitgeholfen haben, die deutsche Automobilindustrie zu ihrer jetzigen Bedeutung emporzuheben. Aber nicht allein die besten Werkstoffe und Zutaten sind es, die eine vollendete Maschine erzeugen, sondern hierzu gehören auch ein guter Arbeiter und eine vorzügliche Werkzeugmaschine. Nur durch die überragende Entwicklung des deutschen Präzisionsmaschinenbaues und durch die Vorzüglichkeit der in Deutschland hergestellten Werkzeuge konnte es gelingen, die Großfabrikation von Kraftfahrzeugen ins Leben zu rufen, da Automobil- und Motorenteile auf Hundertstel von Millimetern genau passen müssen, um die verlangte hohe Leistung und die lange Lebensdauer der Kraftwagen zu ermöglichen.

Man kann daher mit ruhiger Zuversicht und festem Vertrauen auf eine weitere mächtige Entwicklung der deutschen Automobilindustrie blicken. Sie ist durch den Krieg nicht geschwächt, sondern im Gegenteil derart erstarkt und in sich gefestigt, daß sie jederzeit wohlgerüstet und fertig dasteht, um von neuem nach Friedensschluß in die Arena des wirtschaftlichen Weltwettbewerbs zu treten und zu siegen.

Englische Panzerautomobile (Tanks) in der Sommeschlacht.



Englischer Angriff in der Sommeschlacht mit Unterstützung der sogenannten „Tanks“. Nach einer französischen Darstellung.

Die Nacht über rollte das Trommelfeuer. Wir kauerten im engen Unterstande. Die Luft war stickig, verqualmt von schlechtem Tabak und der Ausdünstung von Menschen, die tagelang wie die Maulwürfe hier im Lehme hausten. Das Krachen der Geschoßeinschläge störte uns nicht mehr; ein stumpfsinniges Gefühl völliger Gleichgültigkeit lag auf den abgespannten Gesichtern meiner Leute. — Da, ein gellendes Alarmzeichen — dann atemraubende, ganz unglaubhafte Stille. Das Donnern ist verstummt — der Feind setzt zum Sturme an — nun ist unser Stichwort gefallen. Ein Griff nach dem Stahlhelm, ein Dehnen des Körpers, dann eilten wir hinaus — hinauf. Die befreiende, kühle, wasserdurchtränkte Luft des frühen Herbstmorgens schlug uns belebend, alle unsere Kräfte erneuernd, entgegen. Im Graben — war er noch so zu nennen? — sah es böse aus. Ich warf mich an die Böschung und kroch hinauf, um im grauenden Tage die vorspringenden Gestalten zu suchen, die vom 400 m entfernten feindlichen Drahtverhau kommen mußten. Doch was war das? Ich kannte doch jede Linie und jeden Stein dort drüben! Woher kam denn der Hügel, der sich scharf gegen den Horizont abhob und in einer Gasse im Drahtgewirr stand. Stand? Nein, er bewegte sich — schwankte — kam näher — immer näher. Da verschwand er plötzlich in dem großen Trichter, den unser Brummer geschlagen. Doch da kam es schon wieder herausgekrochen, wie ein sagenhaftes Untier, wie eine riesige Schildkröte mit zwei Glotzaugen vorne. Oben strömte eine Wolke schwarzen Gases aus, und an mein Ohr drang ein Brummen und Hämmern — der mir altbekannte Ton verpuffender Gase in einem Explosionsmotor. Sofort — fast erlösend war der Gedanke! — schoß es mir durch den Kopf: Ein Panzerauto! Auch meine Leute hatten das unheimliche Fahrzeug, das im Dämmergrau die Größe einer Schnellzugsmaschine zu haben schien, gesehen und ein wahnsinniges Feuer dagegen eröffnet. Doch es setzte langsam und mit fast majestätischer Ruhe seine Fahrt fort, während der rote Strahl feuernder Maschinengewehre aus seiner Front und seinen ausgebauchten Seiten hervorbrach. Eine fieberhafte Erregung bemächtigte sich meiner. Was machen? Womit war das verderbenspeiende Tier zum Halten zu bringen? Wie konnte das überhaupt fahren? Räder sah man nicht, nur eine große Kette wie von einem Bagger lief auf beiden Seiten um seinen plumpen Bauch. Sich aufbäumend wie ein Pferd, wippend und kippend kroch es langsam und uns doch viel zu schnell näher und immer näher. „Handgranaten!“ rief ich meinen Leuten zu. Da hörte ich aber schon ein Sausen und einen Schlag: das Fabeltier lag, von einer Granate getroffen, still — ein heller Feuerschein wie von brennendem Benzin kam aus seinen Seiten. Und eine Tür öffnete sich, und vier halbnackte, schweißtriefende, verschmutzte und verbeulte Menschen krochen heraus und hoben die Hände hoch. Ein Fünfter aber lief mit einem Maschinengewehr davon — ein wohlgezielter Schuß warf ihn der Länge nach hin. Da erst sah ich, daß auch rechts von uns, noch weiter entfernt vom Graben, ein anderes, ganz gleiches Fahrzeug lag, das Unterste zu oben gekehrt. Es mag wohl über die steile Böschung, die dort sich gebildet hatte, herabgestürzt sein. Jetzt stürmte endlich die erwartete englische Infanterie vor, wohl um ihren Panzerleuten zu Hilfe zu kommen. Doch auch dieser Angriff wurde glatt abgewiesen. Wenige Tage später aber erfuhren wir aus den Zeitungen, daß wir die „Tanks“ vor uns gehabt und daß die Feinde nichts weniger als einen glatten Durchbruch geplant hatten.



Ein Caterpillar (Raupen)-Schlepper, wie er auch bei den österreichisch-ungarischen Kraftfahrtruppen Verwendung fand. Das Fahrzeug ist der Vorläufer der Untergestelle der sogenannten „Tanks“ der englischen Armee.

Mit dem Kraftwagen im Feuer. / Von Adolf Viktor v. Koerber.

Mein Bursche wickelte mich fest in die Decken und steckte und stopfte deren Enden hinter meinen Rücken und in die Ecken des Ledersitzes. Dann schlug er die kleinen Türen zu beiden Seiten zu ... klipp ... klapp ... Der Mitfahrer warf den Motor an, und mein Befehl „Los!“ ließ die Zündung am Steuerrad schnurren. Der Führer gab Gas. Tausend Explosionen wurden in Sekunden geboren. Der Wagen rollte an. Das gewaltig klingende Lied der starken Kraftmaschine hallte durch die Gassen des flandrischen Dorfes. Die Leute, die im Frieden jedes Auto angestaunt hatten, horchten kaum noch auf. Für sie war es zum täglichen Kriegslärm geworden. Denn Tag und Nacht donnerten schwere Personenwagen über das Pflaster, gewaltige Lastautomobile und endlose Kolonnen.

Draußen auf der breiten Landstraße konnten wir — einem Fliegerausdruck nach — auf Touren kommen. 80 km, streckenweise 100 km und mehr. Fern an der Front erstarben die letzten Leuchtbälle. Die ungewisse Stunde schwand in den hellen Strahlen des Tages. Das Dröhnen vereinzelter Nachtschüsse frischte zu heftiger Kanonade auf. Wenn meines Motors Poltern an den Kurven nachließ, hörte ich die wütenden Morgengrüße der Batterien. Wir durchfuhren das erste zerschossene Dorf. Die Häusermauern starrten ausgezackt gegen das Licht wie verwitterte Schießscharten halb zerfallener Stadtmauern. Die Räume glichen verloschenen Brandstätten. Hier und da verwehrten Holzverschläge und Lappen den Einblick. Dann beherbergten sie Feldgraue in Ruhestellung. Einzelne Schornsteine verrieten, daß Kaffee und Suppe gekocht wurden. Unter einem braun gebrannten Haustor loderte ein offenes Feuer. Darüber schwebte ein Kessel. Von der Kirche am Marktplatz stehen nur noch drei Wände. Die vierte haben Turm und Dach im Einsturz mit zerstampft. Das Innere liegt völlig offen da, ein Steinwall, an den Regenwogen und Schneestürme frei anrennen. Kanzel und Altar fielen herab auf das Chaos von Kalk, Mauersteinen, Gebälk und Kirchenstühlen. Ein mannsgroßer Messingleuchter ragt inmitten empor wie ein Riesenarm. Unberührt thront ein geschnitzter Holzheiliger über einem Volltrefferloch an der Wand. Vorüber! —

Nach der Karte müssen wir auf einen Landweg zur Rechten abbiegen. Hier sinkt die Fahrtgeschwindigkeit auf ihr bisheriges Drittel herab. Der flandrische Winterregen hat den Damm zu wabberndem Lehm zerweicht, den die Räder der Wagenkolonnen zu unergründlichem Brei durchrührt haben. Es hilft den fleißigen Munitions- und Brot-

fahrern nichts, sie müssen dem Auto ausweichen. Mein Führer hupt, ohne aufzuhören, der Mitfahrer schrillt mit der Trillerpfeife, und ich brülle aus Leibeskräften und fluche bisweilen unter gleichem Aufwand. Es dauert wohl jedem der eiligen Autofahrer zu lange, bis die ganze Kolonne, Wagen auf Wagen, oft fünfzig und mehr, den einzig fahrbaren Steinweg freigegeben hat. Die Geduld der Kutscher wird tagtäglich auf zahllose Proben gestellt. Kaum haben sie ihre schwerbeladenen Planwagen aus dem abgrundtiefen Matsch des Dreckflusses, der unter der stolzen Bezeichnung „Sommerweg" den durch Knüppel gebesserten oder vereinzelt gepflasterten Damm begleitet, hinaufgerettet, so melden erneute Signale, Rufe und selten liebenswürdige Worte ein neues Stabs- oder Fliegerauto, und wieder heißt's für Mann und Roß und Wagen, hinabzutauchen in den Urgrund belgischer Kriegspfade.

Das nächste Ruinendorf liegt schon im Feuer. Von Zeit zu Zeit schüttet der Feind einen Schrapnellhagel darüber aus, um unsere ruhenden Truppen aufzustören. Die haben sich aber bessere Erholungsheime gebaut, dort, wo er's nicht wissen kann. Wie zuweilen auf dem ständig mit Geschossen bestreuten Lande ringsum, steht hier ein Haus völlig unversehrt. Rote Backsteinfront, aufgeschlagene grüne Fensterläden. Nur die zersplitterten Gläser weisen auf Zerstörung. Wo mögen die Besitzer sein? Im Vorbeifahren erhasche ich einen Blick in die gute Stube, in der Großmutters Bild freundlich über dem Klavier hängt. Soldatenhände mochten oft seine Tasten schlagen. Mitten im Artilleriefeuer. Bis ein Volltreffer auch diese Herrlichkeit zerschlägt.

Am Dorfausgang schwelen zwei Trümmerstätten in frischem Brand. Wir haben freies Feld vor uns. Keine zwanzig Meter rechts vom Wege springt ein roter Feuerball mit hartem metallischen Knall auseinander. Er übertönt den ächzenden Motor, der nur schurrend noch den Wagen durch den Schlamm vorwärts wuchtet. Der Führer wechselt fortwährend die Gaszufuhr. Raatsch ... raatsch ... schnurren die Räder in jähem Nachlassen und Anziehen. Wie bei einer Kindereisenbahn, die man aufgezogen vom Erdboden abhebt. Drei Schrapnelle werfen sich plötzlich in die Fahrtrichtung. Gelblich giftiger Qualm zieht auf dem Wege entgegen. Eine Kurve führt uns in scharfem Winkel linksherum, so daß wir parallel zur Front fahren und den gierigen Kanonieren unsere Breitseite aussetzen. Ein Glück, daß sie uns nicht sehen können, denn die Feinde schießen mit Kanonen selbst nach einzelnen Leuten. Es scheint mir manchmal trotzdem, als hätten sie Witterung von unserer Fahrt. Fünf, sechs Einschläge liegen oft zugleich ganz nahe. In den Baumkronen hängen weiße Rauchfahnen, und Äste splittern ab. „Vorwärts!" Wir fahren Zickzackkurs, winden uns durch das Netz der Granatlöcher auf dem Wege. Es kann nach der Karte nicht mehr weit bis zur Batterie sein. Die Kanonade bereitet uns drei Menschen, die wir geduckt auf unseren Sitzen hocken, eine unsägliche Nervenqual. Es ist furchtbar, so ganz allein im Feuer zu fahren. Wo sind die Truppen, die kämpfenden Heere? Gänzlich verlassen liegt das Land. Die Schützengräben sind noch zwei bis drei Kilometer entfernt, und die Artilleristen, in deren Revier wir uns befinden, stecken den Kopf nicht ohne zwingenden Grund aus ihren Erdbatterien. Neue Schläge überschreien den Motor. Unwillkürlich greifen die Hände nach den längst von den Knien gerutschten Decken, als könnten diese Schutz geben. Der nächste Schuß kann mitten im Wagen sitzen. Ich muß Karte und Weg vergleichen. Nun kann die Stellung gleich erreicht sein. Rumps! Das Auto sitzt fest. Langsam sinkt das rechte Vorderrad tiefer. „Herr Oberleutnant, ein Granattrichter." Wir müssen rausspringen. Der jäh verstummte Motor läßt uns den Höllenlärm ringsherum hören. Dutzendweise springen die Todesbälle über das Feld, als wüßte man drüben unsere Lage. Wir müssen seitlich in den Graben und finden dort eine nasse Deckung. Ich halte Ausschau. Etwa hundert Schritt von uns liegen ausgebrannte Scheunen. Ganz nahe tönt ein schwerer Schlag. Das sind unsere schweren Haubitzen. Aus dem Boden wächst ein Mensch, winkt uns und kommt näher: „Hier lang." — Nach fünf Minuten kann ich mit dem Batteriechef und seinen Offizieren im Unterstand das Einschießverfahren mit Fliegerbeobachtung durchsprechen. Durch die Luftlöcher dringt helle Morgensonne herein. Der Geschützkampf tobt wie ein verzweifeltes Ringen. „Ja, Sie hätten's besser getroffen, wären Sie eine halbe Stunde früher gefahren. Der Feind hat heute wieder großes Wecken veranstaltet. Na, wir ziehen nachher schon das Auto wieder raus."

Kriegsfutter und Kriegskleid des Kraftwagens.

Von Direktor Dr. Karl Dieterich-Helfenberg.

Wie auf allen Gebieten, so hat auch das Kraftfahrwesen im Kriege, wenn auch nicht in bezug auf seine Konstruktion, so doch in bezug auf seine Brennstoffe und seine äußere Gestaltung, insbesondere auch seine Bereifung eine teilweise Umwandlung erfahren. Das Futter und das Kleid hat sich den Kriegsverhältnissen — besonders hinter der Front — anpassen müssen. Unsere lieben Nachbarn jenseits des Kanals haben auch hier falsch spekuliert, sie haben uns nicht ausgehungert, auch nicht in der Industrie und im Verkehr lahmgelegt! Im Gegenteil, der deutsche Magen hat sich angepaßt, und wenn er auch lieber Kaviar statt Rüben ißt, so ist er auch mit letzteren zufrieden, wenn es gilt, dem Vaterland zu nützen. Und dabei kommt der Magen gar nicht einmal schlecht weg, der gesunde Mensch empfindet diese Rückkehr zur bescheidenen Lebensweise als Gesundung und Kräftigung. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei dem Futter für den Kraftwagen, überhaupt für den Explosionsmotor. Freilich ist hier, wo es sich um mechanische und nicht geistige Kräfte handelt, die Sache etwas schwieriger, denn unsere modernen Kraftwagen waren bisher reichlich verwöhnt mit dem Betriebs-Kaviar: dem Luxus-Benzin. War doch auch der Explosionsmotor von vornherein als Benzinmotor ausgebildet. Dem Vergaser mußte nun im Kriege ein Futter zugemutet werden, das schwer verdaulich war und eine teilweise Umkonstruktion und Anpassung der Vergaser mit sich brachte. Jedermann ist bekannt, daß die Benzine den Erdölen entstammen und von letzteren Amerika (Pennsylvanien) die Hauptmengen, weiterhin Rumänien, Rußland, Galizien, am wenigsten aber Deutschland Rohöle lieferte. Man kann sich leicht ausrechnen, was der Ausfall der amerikanischen, rumänischen und russischen Erdöle an Benzinproduktion für Deutschland zu bedeuten hatte; handelte es sich doch nicht allein um Riesenmengen von Brennstoffen für die Fronten, sondern auch um beträchtliche Mengen für die Kraftwagen und Industriebetriebe hinter der Front.

Aber auch das Brennstoffproblem ist trotz des Ausfalles an Riesenmengen Erdölen in Deutschland glänzend gelöst worden! Zuerst trat das Benzol auf den Markt, ein deutsches Steinkohlenprodukt, von dem allein für Betriebszwecke schon in Friedenszeiten 150000 t im Jahr fabriziert werden konnten. Früher hatten wir Autochemiker schwere Arbeit, den „aromatischen" Betriebsstoff an Stelle der allein beliebten „aliphatischen" Kohlenwasserstoffe dem Kraftwagenbesitzer mundgerecht zu machen und seine Einführung durchzusetzen. Wer hierfür eintrat, hatte den Benzolkoller, und heute wollen wir allen denen danken, die an dieser Krankheit litten, denn nur durch diese Arbeit der Vorkämpfer konnte der Kraftwagen-Benzin-Betrieb so schnell auf den Kraftwagen-Benzol-Betrieb umgeschaltet werden. Die Vergaserteile wurden geändert, und heute kann jeder Kraftwagen sowohl mit Benzin als auch mit Benzol fahren. Trotz erhöhter Produktion waren aber mit der Zeit und der langen Dauer des Krieges die Benzolmengen nicht mehr zureichend, und so mußte noch nach anderen Betriebsstoffen Ausschau gehalten werden. Der schon längst vergessene Motorspiritus wurde wieder ans Tageslicht geholt und der „Motorgeist" als solcher oder in Vermischung mit Benzinen oder Benzol dem Kraftwagen als Kriegsfutter gereicht. Freilich waren hier besondere, mit dem Wassergehalt des Motorspiritus zusammenhängende Vorsichtsmaßregeln notwendig; Maßregeln, die — eben weil sie besondere Vorsicht erforderten — schon früher zum Verlassen des Spiritusbetriebes geführt hatten. Bei dem immer wachsenden Bedarf an Benzin und Benzol an den Fronten mußten hinter der Front neben dem Motorspiritus noch zahlreiche andere Ersatzstoffe herangezogen werden, die zum Teil als solche, zum Teil mit anderen Brennstoffen vermischt, ausprobiert und mit Erfolg zum Betrieb verwendet wurden.

Leichter und schwerer flüchtige Brennstoffe, deren Verwendung man früher als einen Frevel gegen den Motor empfunden hätte, wurden vorgeschlagen und ausprobiert und neben dem Motorspiritus, dem Äthylalkohol, auch der Holzgeist, der Methylalkohol, herangezogen. Auch der Essigalkohol oder das Azeton erwies sich als brauchbar, und Petroleum und schwere Petroleumdestillate, die schon weit über den Begriff der Schwerbenzine hinausreichen, mußte sich der Vergaser gefallen lassen; selbst leichte Teeröle und andere Rohprodukte, kaum noch dem Aussehen und Geruch nach an Motorbetriebsstoff erinnernd, waren als Benzinersatz im Handel anzutreffen. Schwere Destillate wurden mit Schwefeläther leicht explosibel gemacht und wässeriger Brennspiritus durch Vermittelung von Azeton mit Petroleum gemischt. Auch Kampfer und Naphthalin wurden in Spiritus und Benzol gelöst und die Misch-Benzole — 75 Proz. Benzol und 25 Proz. Spiritus und umgekehrt — als Ersatzstoffe gehandelt. Gewiß ist dem Vergaser und dem Explosionsmotor gerade im Krieg viel Unverdauliches zugemutet worden, gewiß ist viel Schwindel mit den Ersatz-Brennstoffen getrieben worden: im allgemeinen hat sich aber auch der Magen des Kraftwagens wie der seines Besitzers gut mit den Kriegsersatzstoffen abgefunden. Mögen unsere Kraftwagen und Flieger an der Front alles Benzin und Benzol verbrauchen, auch wir hinter der Front sind betriebsfähig geblieben und haben unsere Motoren an die Kriegskost gewöhnt! Freilich ist der einstige Friedens-Benzinmotor jetzt ein Kriegs-Universalmotor geworden!

Was deutsche Wissenschaft und Technik gerade auf dem Gebiete der Futtermittel für den Kraftwagen geleistet haben, das möge noch die Tatsache beweisen, daß auf dem Wege der Druckdestillation aus benzinarmen Erdölen und aus benzinfreien Verarbeitungsrückständen neuerdings Benzine gewonnen werden können, daß durch Druckdestillation aus Naphthalin leichtere Brennstoffe hervorgezaubert werden, die sehr wohl imstande sind, andere wichtige Betriebsstoffe freizumachen und gerade die guten Benzine und Benzole allein der Verwendung an der Front zuzuführen.

Mit Recht wird der Nichtfachmann die Frage aufwerfen: Wie ist es nur möglich, unter allen diesen vielen Motor-Antriebsmitteln durchzufinden und das Richtige auszuwählen? Auch hier hat die Wissenschaft Mittel und Wege gefunden, die Untersuchungsmethoden zu verbessern und Apparate zu finden, die auch den Laien in die Lage versetzen, Gutes vom Schlechten zu unterscheiden. Schon jetzt sind Prüfungs-Apparate auch an der Front eingeführt, die in bequemer Weise die Prüfung und Unterscheidung der leichten Motorbetriebsstoffe und ihrer Kriegsersatzmittel gestatten.

Und auch für die zukünftigen Friedenszeiten werden wir profitieren und für die vielen Verwendungsarten und -möglichkeiten des Explosionsmotors zahlreichere Betriebsstoffe zur Hand haben als früher, wo der Kraftwagenführer nur Benzine kannte und bloß ausnahmsweise einmal zum Benzol griff. Deutsche Benzole, bundesbrüderliche Benzine werden Trumpf sein und für alle Fälle geeignete Ersatz-Brennstoffe zur Verfügung stehen. Dann wird der reiche Mann sein Luxusbenzin, der Droschkenkraftwagenbesitzer sein Benzol und der Lastkraftwagen andere billige Betriebsstoffe bevorzugen, jedenfalls deutsche Brennstoffe verwenden und russische, pennsylvanische, rumänische und andere ausländische Produkte — hoffentlich — für immer meiden! —

Das, was für den menschlichen Körper die Nahrungsmittel und für sein Fortkommen die Fußbekleidung, das ist für den Kraftwagen der Brennstoff und für sein Fortkommen die Bereifung!

Was nützt dem Kraftwagen das beste Betriebsmittel, wenn er nicht eine geeignete Bereifung hat, die seine Fortbewegung auf den Rädern gestattet. Die Gummiluftmäntel und -luftschläuche (vor dem Kriege Pneumatiks genannt!) stehen für uns hinter der Front nicht mehr zur Verfügung, denn der Gummi ist knapp, und die gesamte Gummibereifung muß für die Front reserviert bleiben. Also waren die Kraftwagenführer hinter der Front gezwungen, sich nach Ersatz auch auf diesem Gebiet umzusehen.

Dieses Problem der Ersatzbereifung ist trotz langer Friedensarbeit noch nicht voll gelöst, denn die Leichtigkeit und Elastizität der Luft und die Nachgiebigkeit des Gummis sind bisher unerreicht!

Auch hier ist viel angepriesen worden und nur weniges wirklich brauchbar. Vor allem müssen alle diejenigen, die überhaupt noch die Kraftwagen benützen dürfen, von vornherein von ihren Anforderungen und Wünschen, die sie an die Gummibereifung zu stellen gewohnt waren, ein großes Stück zurückgehen. Man muß sich mit geringeren Geschwindigkeiten, die kaum 25—30 Kilometer übersteigen, begnügen und damit einen Teil der fehlenden Elastizität bei der Kunstbereifung ausgleichen. Allerdings sind alle diese Gummiersatzreifen nur zu hohen Preisen zu haben, was teilweise wirklich auf unnötige Preissteigerungen, teilweise aber auch auf die sehr teuren Rohmaterialien und hohen Arbeitspreise zurückzuführen ist. Die Kunstbereifungen lassen sich in drei Klassen gliedern. Zuerst die Verfahren, bei denen die „alten Mäntel und Schläuche" wieder Verwendung finden und die für Luft unbrauchbar gewordenen Schläuche mit einem elastischen Material unter hohem Druck prall gefüllt werden. Dann diejenigen Bereifungen, bei denen „Ledermäntel mit Nietenlaufflächen" ebenfalls unter hohem Druck mit elastischer Masse die Form der üblichen Gummibereifung erhalten, und endlich die „federnden Räder" in allen möglichen Konstruktionen; für Lastwagen kommen auch „Eisenreifen" und für Lieferungswagen öfters „Stirnholzräder" zur Verwendung.

Wer sich die Wirkung der Gummibereifung richtig vor Augen führt und hierbei der Tatsache Rechnung trägt, daß sich alle Unebenheiten der Straße in den Gummi auf der Lauffläche eindrücken und erst dann das mit Luft gefüllte Rad seine Elastizität betätigt, wird zugeben, daß eben nur Gummi und Luft, nicht aber Federn oder nur teilweise elastische Körper diese Wirkung ausüben können. Während für die Asphaltstraßen der Großstadt die Federräder, Stirnholz- und auch Eisenreifenräder zweifellos genügen und auch eine zureichende Haltbarkeit zeigen, kommen für die Straßen auf dem Lande, besonders für leichtere Wagen, mehr diejenigen Ersatzreifen in Frage, bei denen Ledermäntel und elastische Füllmassen die Wirkung der üblichen Gummibereifung zu erreichen suchen.

Auch hier darf man sagen: Wir haben uns vom Gummi unabhängig gemacht und sind hinter der Front überall, ob es Kraftwagen der Ärzte oder der Industrie oder andere betrifft, betriebsfähig geblieben. Ist unter den Ersatzbereifungen auch viel Unbrauchbares, so ist auch manches schon erfunden, was sehr wohl brauchbar ist und — wenn man seine Ansprüche auf die Kriegsverhältnisse zurückschraubt — empfohlen zu werden verdient; auch für die Friedenszeit, wenn Naturgummi wieder genügend zur Verfügung steht, wird manches dauernden Wert behalten.

Zum Kriegskleid des Kraftwagens gehört außer seinem Schuhwerk auch seine äußere Gestaltung und sein Aussehen. Auch hier tritt der Krieg überall in die Erscheinung. Feldgrau ist zumeist auch hinter der Front die Farbe, und die sonst so schön blinkenden Lackflächen, auch die glänzenden Metallteile sind verschwunden und alles der Kriegspraxis vor und hinter der Front angepaßt. Das Äußere ist einfach, bescheiden und schmucklos, dafür die Maschine als die Seele des Ganzen im besten Betriebszustand.

Der moderne Kraftwagen ist es, der eine hervorragende Rolle im Weltkrieg spielt; sein Explosionsmotor ist es, der uns die gefährlichste Kriegswaffe, die Luftschiffe und Flugzeuge, an die Hand gibt. Nach dem Kriege wird es der Kraftwagen sein, der im wiedergewonnenen Frieden wiederum die Entfernungen kürzt, Gegensätze überbrückt, Völkerfeindschaften ausgleicht und alle Nationen einander wieder näher bringt.



Der Kraftwagen in der Wüste Sinai: Auf einer Erkundungsfahrt gegen den Suezkanal beim Passieren einer Kamelkarawane.
Nach einer Zeichnung des nach der Suezfront entsandten Sonderzeichners der Leipziger „Illustrirten Zeitung“ Fritz Grotemeyer.

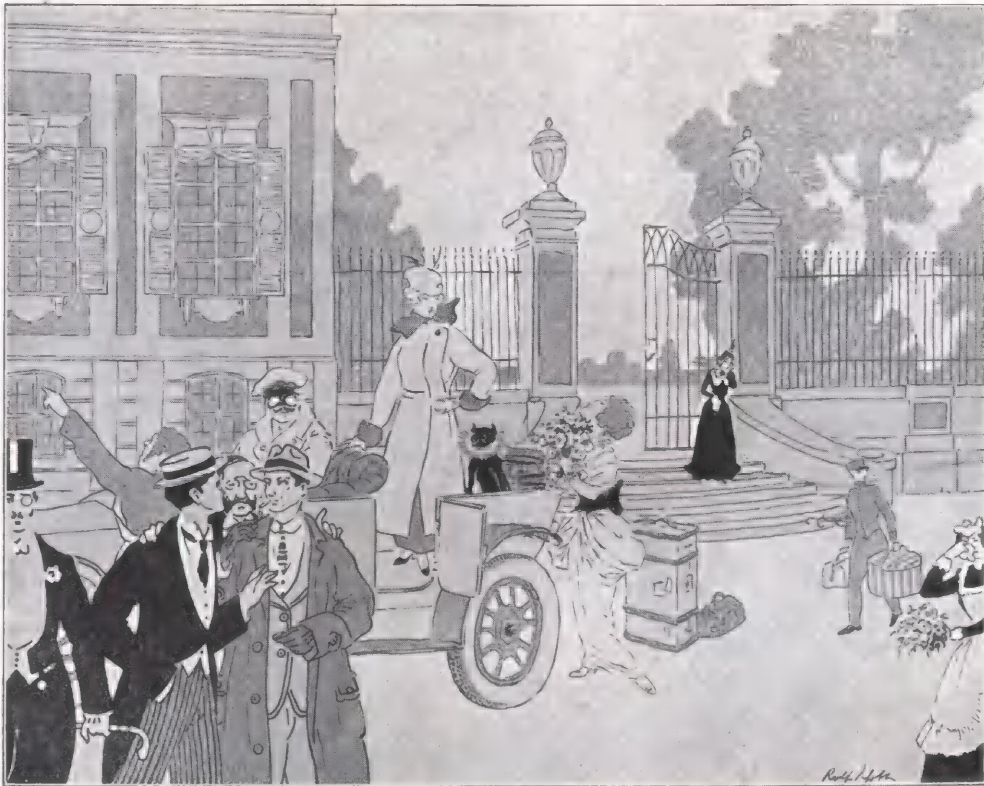


In einem Haufen alten Eisens, das in einem offenen Güterwagen von Frankreich aus als brauchbares Altmaterial langsam in die Heimat fuhr, kamen zwei Lenkstangen verflossener Automobile nebeneinander zu liegen. Da sie zu jener vornehmen Gesellschaft gehörten, die sich überall zusammenfindet und von Anfang an duzt, begannen sie bald ein vertrauliches Gespräch und erzählten sich ihre Schicksale, die langweilige ratternde Fahrt abzukürzen.

Ich gehörte — so hub die eine Lenkstange an — zu einem sehr eleganten, feschen Wagen, nur dazu angetan, Vergnügen und Heiterkeit auszulösen. Mein Räderwerk war fest und tüchtig — prima Marke (die Lenkstange flüsterte fast andachtsvoll den Namen ihrer Firma), und meine dunkelblau lackierte Karosserie, mit blauem Leder ausgeschlagen, gehörte zum Schönsten, was man sich denken kann. So praktisch, so bequem, so unvergleichlich tiptop, ich war ein Traum von einem Auto, unhörbar fast glitt ich auf nagelneuen Reifen über den Asphalt, als ich meiner Herrschaft vorgestellt wurde.

Sie waren herzig, die jungen Leute! Ich sage dir, ein Dämchen zum Küssen, blond, zierlich, in einem reizenden Sommerkostüm, mit frischen Augen und einem etwas vorlauten Stimmchen, mit dem es seine Meinung über mich von sich gab.

Und diese Meinung war gut. Aus dem Gespräch der Beteiligten erfuhr ich, daß ich von den Eltern der jungen Dame zum Geschenk ausersehen war und sie mit dem jungen Gatten auf der Hochzeitsreise in die weite Welt führen sollte. Da brummte es froh in meiner Maschine, so froh, wie unsereins eben sein bißchen Gefühl ausdrücken kann. „Aber das Kind muß auch einen Namen haben. Wie soll denn euer Auto heißen?" hörte ich die Stimme eines älteren Herrn, und fast ohne Besinnen kam es von den Lippen des blonden Dämchens: „Der blaue Reiter! Bei uns muß alles romantisch sein. Die Fahrt, der Name, das Schicksal, nicht wahr, Eduard?" So kam ich wie ein Schiff zu einem Namen oder wie eine Lokomotive. Und trug ihn im Bewußtsein meiner Stärke froh und glücklich, als die Fahrt einige Tage später losging. Ach! das war schön! Ich sehe noch den blauen Wagen vor dem Hotel stehen, und ich zitterte vor Aufregung leise fort, als mich der Chauffeur gebremst hatte.



Wir warteten nicht lange. Bald kam mein Besitzer, betrachtete mich prüfend, befühlte die Räder, um zu sehen, ob sie gut montiert waren, beaufsichtigte das Unterbringen der Reisetaschen und Aufschnallen der Koffer, sah nach der Uhr und machte mir den Eindruck eines Mannes, dem frohe Aufregung verbot, ruhig stehen zu bleiben. Er steckte eine Zigarette an, zog ein paar Züge und warf sie wieder weg, dann knöpfte er seinen seidenen Staubmantel bald auf und bald zu.

Endlich erschien die ganze Gesellschaft; jovial, aber doch gerührt der Brautvater, in Tränen die Mutter, junge Leute kichernd und scherzend, alle überaus elegant. Ich, das prächtigste Auto, schien zu mir entsprechenden Menschen gekommen zu sein. Noch fehlte die Hauptperson. Ich sah, sie verabschiedete sich im Tor des Hotels von einer Freundin, dann trat sie vor, fesch, „couragiert" — wie ich einen der jungen Herren sagen hörte — und machte mit gefaßtem Anstand die Abschiedszeremonie durch. Jeder gab einen guten Ratschlag. „Nicht zu rasch!" hörte ich. „Nicht wahr, du behandelst sie gut, sie verdient's." — „Gewiß, Papa!" Mir schien es eine unendliche Zeit zu dauern, bis meine beiden Reisenden verstaut waren, und ich bebte vor erwartungsvoller Freude, als meine 50 H.P. vom Chauffeur schließlich angekurbelt wurden.

Nun los! dachte ich mir und ging vorwärts in die sommergrüne Allee, begleitet von Tücherschwenken, Hochrufen, Blumenwerfen. Eine prachtvolle rote Rose war der letzte Gruß von zu Hause. Vorwärts ging es in den Juliabend — bald blieben die Straßen der Stadt, bald die einzelnen Häuser hinter uns, in jagender Eile trug ich das Glück ...

Lenkstangen sind empfindlich für alles, was um sie herum vor sich geht, denn sie tragen die Verantwortung für das Ganze; so klangen auch die Gespräche bis vor zu mir, die der Wind den jungen Eheleuten vom Munde nahm. Fest aneinander gedrängt saßen sie in den bequemen Polstern; das Frauchen hielt sich an ihrem stattlichen Gatten, wenn die Geschwindigkeit stieg und ihr leichtes Gewicht sich wie eine windumspülte Blume zu heben drohte. Zukunftsträumereien klangen in die sattgoldene Abendluft. Von Reisen und Gesellschaften wurde gesprochen, von einem Roman, den der junge Mann schreiben wollte, von Pariser Toiletten, die das Frauchen zu kaufen gedachte. Da hielten wir in einem kleinen mittelalterlichen Landstädtchen, wo eine gelbe Fahne sich vordringlich von einem Haus auf die Straße reckte. Das hieß, daß hier eine bayrische Stadtverwaltung den Pflasterzoll einforderte. Man hatte kein kleines Geld, es mußte gewechselt werden.

Eine Gruppe von Männern stand am Wege, heimgekehrt von der Arbeit, die neue Zeitung hatte einer zur Hand. Da klang ein häßliches Wort in das leise Rattern meiner Räder. Ich fühlte ordentlich, wie das Frauchen im Wagen erbebte. Gefahr drohend stieß etwas an den gläsernen Pokal des Glücks. Bedächtig sagte einer, der vom Felde her die Sense noch über der Schulter trug: „Mir scheint's, diesmal gibt's wirklich Krieg."

Wir fuhren weiter. Die Scheinwerfer waren während des Aufenthalts angezündet worden. „Edi, wenn der schreckliche Mann recht hätte, der Mann mit der Sense?" sagte das Frauchen, und man hörte, daß plötzlich eine namenlose Angst in ihr auflebte. — „Ach, Unsinn, so dumm ist niemand."

Bald darauf hielten wir vor einem schönen Hotel in einem Badeort, und ich kam in einer glänzend erhellten Garage unter, wo ich zwischen einem französischen und einem italienischen Wagen zu stehen kam. Die Aufnahme war kühl, man schien arrogant zu sein und mich trotz meiner auffallenden Eleganz nicht für voll anzusehen. Den Wagenführern war aber schon etwas unheimlich zumute. Die Rede ging von Krieg und Ultimatum.

Als wir weiterfuhren, lag gedrückte Stimmung über dem jungen Paar. Ich hörte „Reserveoffizier" — „zu den Eltern zurück". — „Wenn ich auch nicht glaube, daß es so weit kommt, man muß auf alles gefaßt sein." Von Roman, Gedichten und Reisen war keine Rede mehr. Wo wir hielten, wurde nach den neuesten Zeitungen gefragt. An Stelle des ersten Schreckens trat eine heilige Begeisterung, je toller sich die Nachrichten überstürzten. „Und was wird aus dem blauen Reiter?" Der Chauffeur hatte das gefragt. Ich stolperte beinahe über einen Stein am Wege. — „Passen Sie doch auf! Der wird natürlich requiriert."

Wir kamen in eine große Stadt am Rhein. Es war am Abend des ersten August. Alles in Aufregung. In der Garage fehlte die gewohnte Ordnung — ein sinnloses Hin und Her. Kein Putzen, kein Ausruhen! Am andern Morgen waren wir sehr früh unterwegs. Niemand hatte ausgeschlafen, niemand sprach. Ich hörte nur, von einem zweifelnden Seufzer begleitet, die Worte: „Ob wir noch nach Hause kommen?" An allen Dörfern, an allen Einzelhöfen rief ein Zettel „Mobilmachung!" ins Land. Singen und Begeisterung lag in der Luft.

Aber von schneller Fahrt, wie sie im Interesse aller gelegen hätte, war nichts mehr zu merken. Wo nur drei Häuser am Wege standen, wurden wir angehalten. Alle Leute schienen verrückt. Automobilisten, die man vorher überall mit trinkgeldhungriger Ergebenheit betrachtet hatte, galten nun beinahe für vogelfreies Gesindel. Ich, das eleganteste, modernste Auto, schämte mich; meine Insassen wurden nervös und zankten sich, eines schob die „dumme Reise" auf das andere. Aber dann küßten sie sich wieder, baten um Verzeihung und verziehen einander.

So kamen wir nach Ichtolsbach, einem elenden Nest, an dessen Eingang schon eine gefährliche Kurve zu äußerster Vorsicht gemahnte. Ein Bauernwagen, der nach der falschen Seite auswich, wäre uns beinahe zum Verhängnis geworden. Eine Schimpferei entstand. Wir wollten eilig durch das unangenehme Dorf. Da plötzlich, was war das? Gegen alle Regeln des Verkehrs türmte sich verschiedenster Unrat auf an kleinen Wagen, Karren und Kisten, ein regelrechter Schlagbaum sperrte die Straße, und ich bekam bei eiligstem Bremsen einen Ruck, wie ich ihn niemals für möglich gehalten.

Seltsame Gestalten lösten sich aus dem Hindernis. „Aussteigen!" wurde barsch und ohne jede Rücksicht befohlen. Meine Insassen wickelten sich aus ihren Decken und stiegen mühsam über die beim Anhalten durcheinandergekollerten Reisetaschen aus dem Wagen. — „Zum Donnerwetter, was ist denn los?" schrie Eduard.

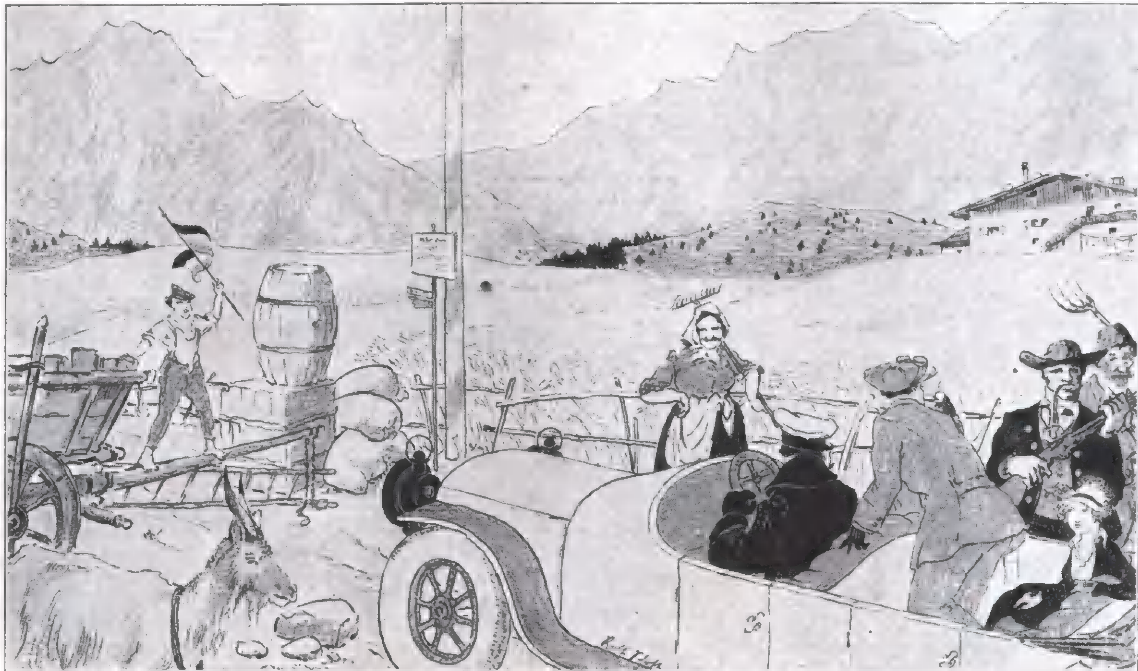
„Nur nicht so hitzig!" rief ein alter Bauer, der, das Gewehr über dem Rücken, an den Wagen trat. Schmutzige Kinder drängten sich näher. Man mußte seine Papiere vorzeigen, Fahrschein, Zulassungsbestätigung. Mit langsamer Feierlichkeit untersuchten die Landbewohner meinen Inhalt. „Die haben's Gold!" hörte ich eine alte Frau flüstern, und der Verdacht verbreitete sich, wir seien Fremde. Aus den Gesprächen erfuhr ich, daß man ernstlich glaubte, ein „französischer Kriegsschatz" sei im Kraftfahrzeug nach Rußland unterwegs und sollte abgefangen werden. Man zog die Richtigkeit unserer Papiere in Zweifel, das blonde Frauchen begann zu weinen. Eduard pochte darauf, möglichst schnell zu seinem Regiment fahren zu müssen. Die Bauern ließen sich nicht überzeugen; mir schien, als ob die Eleganz meiner Herrschaft sie verdächtig mache, Fremde zu sein. „Da haben wir's! Die Reisetasche ist aus Paris." Ein Gepäckstück wurde herumgezeigt, das von einer früheren Reise her die Marke eines Pariser Hotels zeigte. „Wir sperren sie ins Spritzenhaus, bis der Gendarm kommt", meinte der Bauer mit dem Gewehr. Die Situation war kritisch.

Im letzten Moment, man wollte meine Herrschaft bereits unter dem Gejohle der Kinderschar abführen, kam ein Retter. Man machte ehrerbietig Platz. Ein junger Leutnant in feldgrauer Uniform, gefolgt von einem Diener mit einem kleinen Koffer und begleitet von einer Dame, die den Offizier mit stolzer Liebe betrachtete, trat an uns heran. Man stellte sich vor. Die Lage wurde erklärt. Es war der Gutsherr des nahegelegenen Schlosses, der in seine Garnison wollte und das Postauto erwartete. Man kam überein, daß ich ihn mitnehmen solle, er würde die Verantwortung für uns übernehmen. Da es mit dem Gold für diesmal nichts war, beruhigten sich die Bauern. Ein Notsitz wurde aufgeklappt, das Köfferchen aufgeschnallt. Der Leutnant nahm Abschied von seiner Mutter. Sie waren stolz und gefaßt. Ich merkte, sie wollten ein Beispiel sein für die Leute. Nur mein blondes Frauchen, das jetzt zum erstenmal einen Abschied vor sich sah, verriet durch unterdrücktes Schluchzen seine Anteilnahme an fremdem Geschick. Händedrücke des Gutsherrn mit den Bauern. Einsteigen. Die improvisierte Sperre öffnete sich, und wir fuhren weiter. Die Herren sprachen zusammen, tauschten politische Ansichten aus und machten einander mit ihren persönlichen Verhältnissen bekannt. Ein Dritter saß im Hochzeitswagen und störte nicht einmal. Im Gegenteil. Man war froh um seine Gegenwart, denn die Uniform und die Einberufungsorder des Offiziers schützten vor weiterer Belästigung. Schnell öffneten sich die Schlagbäume, die, wie Pilze aus dem Boden geschossen, überall das Zeitalter des Verkehrs praktisch und symbolisch beendeten.

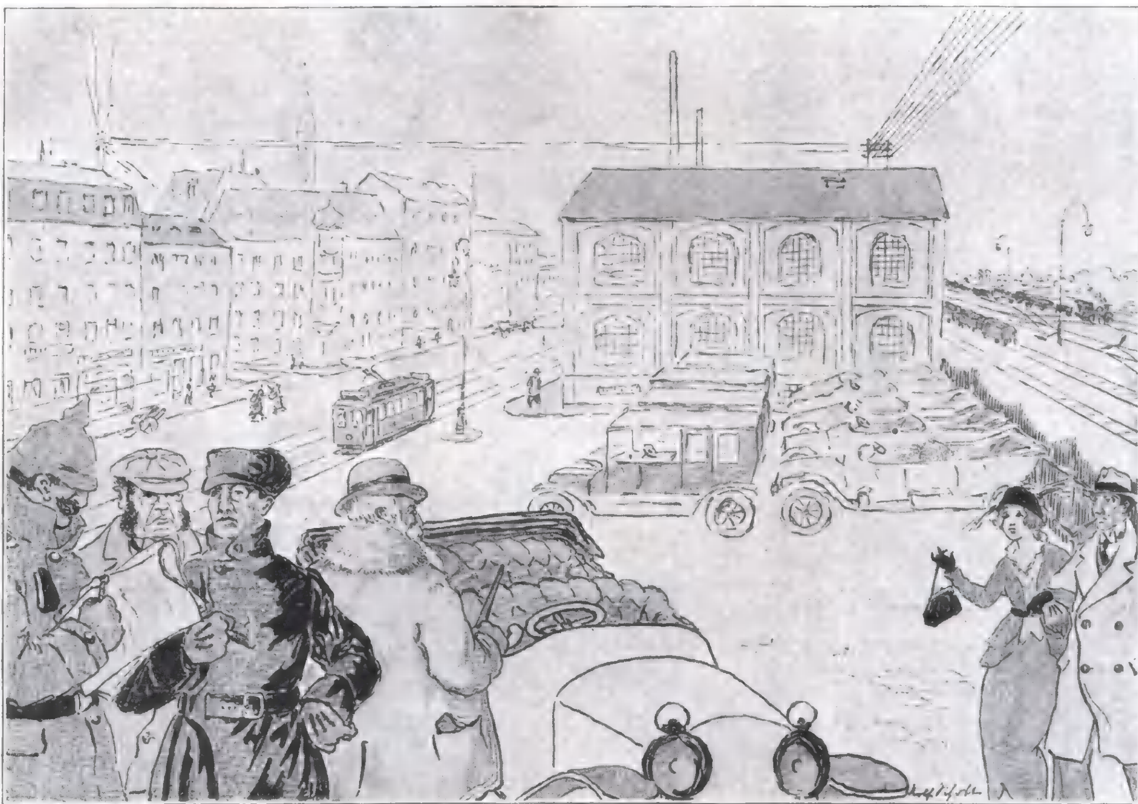
Doch es sollte noch besser kommen. Wir fuhren, bis es stockdunkle Nacht geworden war; ein ausgiebiger Gewitterregen prasselte auf uns herunter und hatte schon Menschen,

Gepäck und Sitze gründlich eingeweicht, ehe das Verdeck heraufgezogen werden konnte. Dabei gab mir der Chauffeur einige Schmeicheleien über „modernen, unbrauchbaren Kram" zu hören. Es rührte mich aber nicht weiter, der Mann wußte eben noch nicht Bescheid, und Gewitterregen machen nun einmal ungeduldig. Naß und aufgeregt erreichten wir eine größere Stadt. Ich blieb, notdürftig zugedeckt, im Hof des Gasthauses stehen. In den Remisen war kein Platz. Die Menschen liefen und schrien durcheinander. Von der Straße und aus den Gastzimmern hörte ich singen. Der Leutnant hatte sich beim Aussteigen verabschiedet. Er war am Ziel.

Den nächsten Morgen ging die Sonne strahlend auf und zog auf meiner funkelnagelneu lackierten Fläche einige Blasen. Doch weder Eduard noch der Wagenführer kümmerten sich darum; sie kamen mit Papieren in der Hand und gingen mit wehmütigem Stolz um mich herum. Ich war requiriert. Was das bedeuten sollte, erfuhr ich erst später. Man füllte rasch das Reservoir mit Benzin und rüstete — wie ich dachte — zum Weiterfahren. Da kam die blonde Frau die Treppe vom Hause herunter, etwas blaß und übernächtig, aber ganz frisch. „Was glaubt ihr denn? Ich lasse meinen blauen Reiter doch nicht so ohne weiteres fort. Ich will dabei sein, wenn sie ihn nehmen." Das tat mir wohl, und wir waren beisammen wie bei der frohen Ausreise.



Es ging nicht weit, nur bis zu den Rampen am Güterbahnhof. Dort standen kleine und große, schäbige und elegante Autos in Menge. Ich wurde in die Reihe gefahren und ausgerichtet; ich merkte, daß ich zum Militär eingezogen war, und begriff so ungefähr, was Strammstehen bedeutet. Meine Besitzer stiegen aus und begaben sich zu einer Gruppe von Offizieren, die mit Notizbüchern und wichtigen Gesichtern von Auto zu Auto gingen. Mir war Muße vergönnt, mich in der neuen Umgebung zurechtzufinden. Neben mir rechts stand ein französischer Wagen. Er war gar nicht mehr arrogant; sein F mit der Nummer hatte man schon fortgenommen und mit Kreide seine militärische Verwendung auf den Lackanstrich geschrieben. Er war eingezogen. Das tröstete mich. Links befand sich ein schwaches Wägelchen. Sonst hätte ich hochmütig darauf herabgesehen, jetzt waren wir alle gleich — deutsche Militärmaschinen. Wer hätte das acht Tage vorher träumen können! Rasch wurde ich aus meinen Gedanken geweckt. „No. 518 — guter Wagen. Mit dem Stab der soundsovielten Division an die Front. Die Anweisung werde ich Ihnen ausstellen, Herr Doktor." So war ich von meinen ersten Besitzern getrennt. Sie sahen mich lange an. Das kleine Frauchen tat, als ob es etwas vergessen habe, und fuhr mit der Hand noch einmal leise über mein Polster, dann liebkoste mich ihr Blick, als ob sie mich für immer merken wollte, und sie verließ mit ihrem Mann zu Fuß den weiten öden Platz. Das Leben war so voll Abschied geworden.



Mein Führer blieb zunächst. Man lud mich auf einen Bahnwagen, und ich ratterte durch die Nacht hinaus, ähnlich, nur etwas anders als wir jetzt in die Heimat zurückrattern. Blumengeschmückte, singende Soldaten überall, wo wir hinkamen. Doch je weiter die Reise ging, desto ruhiger wurde die Welt, kein Schreien mehr, keine Aufregung, immer deutlicher, rollender die Stimme der Geschütze. Wo man uns auslud, weiß ich nicht. Es ging ganz still zu in tiefer Dunkelheit, nur ab und zu blitzte das Licht einer Taschenlaterne auf. Offiziere setzten sich auf meine Polster, das einzige, was blau an mir geblieben war, denn während der Fahrt — ich hätte es fast zu sagen vergessen — bin ich feldgrau geworden, wie die Männer um mich her, wie die Geschütze, wie alles was man in die geheimnisvolle Welt der Kämpfe schickte. Ich besaß nur noch eine Nummer, der „blaue Reiter" gehörte der Vergangenheit an.

Vorher wußte ich von guten Landstraßen und schlechtem Pflaster, jetzt erfuhr ich, was Feldwege, Gräben, Morast, Steine und Abhänge sind. Reifen auf Reifen flog zum Teufel, aber meine gute Natur triumphierte über alle Hindernisse. Ich sah schmutzig und herabgekommen aus, aber ich leistete etwas. Wer in meinem Innern saß, fühlte sich geborgen. Das hörte ich oft. Wochenlang steuerte der Lenker tief hinein in Feindesland.

Du weißt ja, wie es da zugeht, denn du scheinst ein ähnliches Schicksal erlitten zu haben. Wenn ich nach heißer Fahrt dann und wann das Glück hatte, an einem geschützten Plätzchen zu stehen, dachte ich an den heiteren Anfang meines Lebens und fragte mich wohl, was aus den Menschen, die mich besessen, geworden war. Durch den Wagenführer, der mit seiner Herrschaft in Postkartenverkehr stand, erfuhr ich, daß die blonde Frau, zu ihren Eltern zurückgekehrt, die Nachricht von der Gefangennahme ihres Gatten irgendwo im Osten erhielt, und daß der Leutnant, der sich zu uns gesellt hatte, bereits gefallen sei. An dem Tag, der dem Chauffeur diese Mitteilung brachte, erhielt ich einen Schuß in den Kühler; wir mußten weiter — eilig, ohne jeden Aufenthalt, die Maschine lief heiß, und eine größere Reparatur brachte mich hinter die Front. Jammervoll zusammengeschossene Menschen, Tiere, Sachen, wohin man blickte!

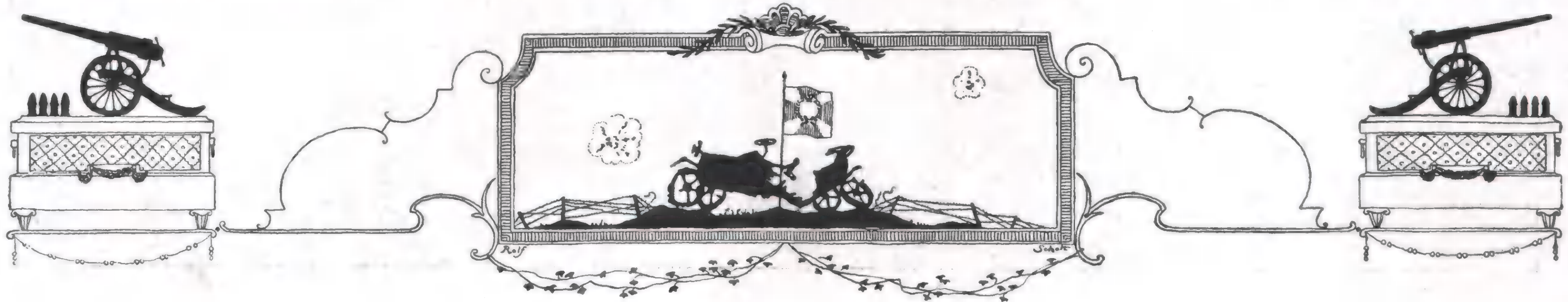
Aus dem Spital entlassen, diente ich dem Krankentransport. Ich brachte meinen einstigen Lenker, der mich nicht einmal erkannte, schwerverwundet zu einem Verbandplatz. Ich trug das Leid durch das Land, wie ich früher das Glück getragen hatte. Ich sah viel Heldentum und hörte stöhnen; ich fuhr behutsam und fuhr schnell, wie es die Lage forderte, und konnte stolz darauf sein, manch ein Menschenleben gerettet zu haben. Aber ich bin nur ein Auto gewesen, mit etwas Gefühl, wie wir's im Verkehr mit den Leuten bekommen, und ganz ohne Verstand. So habe ich meine Pflicht bis zum letzten Augenblick getan und bin doch nicht darauf gekommen, was für ein Sinn dem ganzen Geschehen innewohnt, und keiner hat's mir gesagt. — Als ich nun zu neuer Tat angekurbelt war, um höhere Offiziere zu fahren, teilte sich mir eine ganz eigene gehobene Stimmung mit, die wohl von den Insassen des Wagens ausging. Wir fuhren ab, dem Geschützdonner entgegen. Immer schlechter wurde der Weg, tiefer der Schlamm. Meine 50 H.P. keuchten, die höchste Geschwindigkeit wurde eingesetzt, doch die Räder liefen leer, ich verlor den Atem und blieb stecken, mitten auf der Straße, ohne Möglichkeit weiterzukommen. Ein derber Fluch begleitete dies Ereignis. „Ob wir Pferde bekommen?" — „Oder noch besser Ochsen." Ich sah schon die „Hafermotore" vor meinen Benzinwagen gespannt.

Die Offiziere stiegen aus, der Lenker verließ seinen Sitz. Die Straße lag einsam vor mir. Die Herren spähten nach verschiedenen Seiten. Ein nahe gelegener Hof schien von unseren Leuten besetzt. Man wollte versuchen, von dort aus Hilfe zu holen.

In diesem Augenblick sauste es in der Luft, näher und näher. Ein Flammenbündel, lohte das Benzin in die Luft. Ich war getroffen und verbrannte bis auf mein Skelett. Der Rest ist schnell erzählt. Mehrtägige Gefechte entspannen sich um die Straße. Meine armseligen Reste lieferten bald den einen, bald den anderen Deckung. Schließlich kamen Landsturmtruppen, das Feld abzusuchen. Man zerlegte mich, und der blaue Reiter, der schon lange nicht mehr blau war, endete in einem Haufen alten Eisens ....

Hier wurde die Lenkstange im Erzählen unterbrochen. Sie war angekommen, und feste Fäuste machten sich daran, das alte Eisen zu neuer Verwendung auszuladen.

Alexander Freiherr v. Gleichen-Rußwurm, Zeichnungen von Rolf Schott.





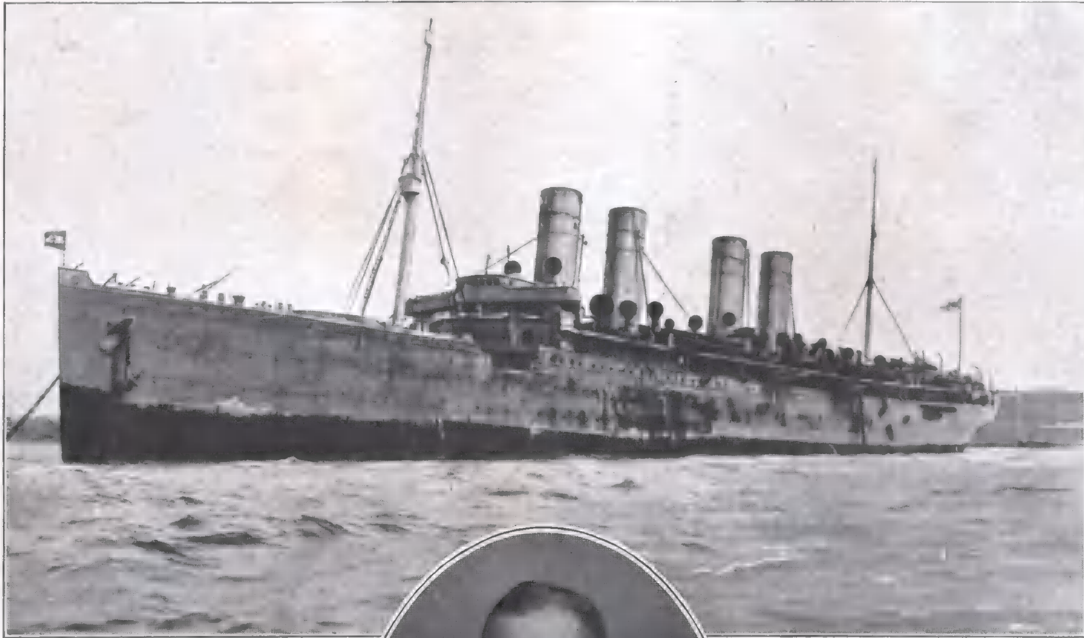
Geschütze werden von unseren österreichisch-ungarischen Verbündeten auf schwierigen Gebirgswegen in Südtirol nachts mittels Kraftwagen-Vorspanns in die vordere Stellung gebracht.

Nach einer Zeichnung für die Leipziger „Illustrirte Zeitung" von Franz Kienmayer.

Vom Kaperkrieg des „Kronprinz Wilhelm". / Von Winfried Lüdecke.

Der Norddeutsche Lloyd-Dampfer „Kronprinz Wilhelm", das Schwesterschiff „Kaiser Wilhelms des Großen", ist unser erfolgreichster Hilfskreuzer und ein Schrecken unserer Feinde gewesen. Ihm gelang es, hauptsächlich im Südatlantik, der feindlichen Handelsschiffahrt äußerst schmerzhafte Wunden zu schlagen; beträgt doch der Wert der von ihm vernichteten Schiffe und Ladungen nicht weniger als 34 Millionen ℳ.

Nachdem der „Kronprinz Wilhelm" am 3. August 1914 New York verlassen hatte, traf er drei Tage später mit S. M. S. „Karlsruhe" zusammen, worauf sofort die Umwandlung des Luxusdampfers in einen Hilfskreuzer erfolgte. Er übernahm zwei 10,5-cm-Geschütze, Kohlen sowie Lebensmittel und erhielt Kapitänleutnant Thierfelder als Kommandanten sowie mehrere Offiziere und Mannschaften als kriegsmäßige Bemannung. Während man gerade mit der Umschiffung von 50 Mann beschäftigt war, tauchten drei englische Kreuzer auf, „Bristol", „Suffolk" und „Berwick". Da „Karlsruhe" es mit dieser Übermacht nicht aufnehmen konnte und „Kronprinz Wilhelm" noch nicht gefechtsbereit war, fuhren die deutschen Schiffe davon.



Der deutsche Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm".



Kapitänleutnant Paul Wolfgang Thierfelder, der Kommandant des „Kronprinz Wilhelm".

Am 4. September machte der Hilfskreuzer seine erste Beute. Es war der englische Dampfer „Indian Prince", der eine Ladung Kaffee und Kakao an Bord hatte. Am 7. Oktober wurde der englische Dampfer „La Correntina" gekapert, dessen Geschütze, drei an der Zahl, nebst 5 Millionen Pfund Rindfleisch übernommen wurden. Für die Geschütze mußten, da Munition dafür nicht vorhanden war, neue Geschosse angefertigt werden. Dies waren die ersten beiden Prisen, denen während der 250 Tage, die der Hilfskreuzer, nur auf sich selbst und seine Beute angewiesen, im Atlantik Handelskrieg führte, noch 13 andere englische und französische Dampfer und Segler nachfolgten.

Schließlich begannen jedoch dem kühnen Korsaren seine eigenen Erfolge gefährlich zu werden, denn auf dem rein gefegten Meere wurden die Prisen immer seltener, die feindlichen Handelsschiffe benutzten andere Wege, und einen ganzen Monat lang wurde nicht ein einziges Schiff gesichtet. Dies aber hatte zur Folge, daß sich bald empfindlicher Mangel an Kohlen und Proviant einstellte. Auch brach infolge der geringen Abwechslung in der Ernährung und des Mangels an frischem Gemüse die gefährliche Beri-Beri-Krankheit an Bord aus. Alle diese Umstände veranlaßten den Kommandanten, den Äquator zu überschreiten und nördlichen Kurs einzuschlagen, um vielleicht hier auf Beute zu stoßen. Zwei Schiffe fielen ihm hier noch Ende März zum Opfer, schließlich blieb ihm aber nichts anderes übrig, als nach dreivierteljähriger erfolgreichster Tätigkeit einen Hafen aufzusuchen. Obgleich der Hilfskreuzer durch Funkspruch von der ziemlichen Nähe englischer und französischer Kriegsschiffe unterrichtet war, gelang es ihm doch, unbemerkt im Schutze der Nacht mit abgeblendeten Lichtern und nicht mehr als 21 Tonnen Kohlen in den Bunkern am 10. April 1915 in Newport News einzulaufen, wo auch bereits „Prinz Eitel Friedrich" lag. Hier wurde er am 27. April interniert. Ende September 1916 wurde er nach Philadelphia gebracht und nach dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen zwischen Amerika und Deutschland staatlicher Aufsicht unterstellt.

Über die Art seiner Tätigkeit, die besonderen Methoden, die er beim Kaperkrieg anwendete, und die Aufgaben seiner Begleitdampfer unterrichtet ausgezeichnet und anschaulich das hier zum erstenmal in deutscher Sprache veröffentlichte Bordtagebuch eines Passagiers an Bord des englischen Postdampfers „Highland Brae", der, mit Fleisch und Lebensmitteln beladen, auf der Fahrt von London nach Buenos Aires am 30. Januar 1915 vom „Kronprinz Wilhelm" versenkt wurde. Diese kurzen und knappen Notizen geben ein Seestück von eigenem Reiz, und man spürt die unendliche Weite von Himmel und Wasser, zwischen denen sich die kühnen und ritterlichen Taten des deutschen Hilfskreuzers abspielen. Das Bordtagebuch lautet:

Donnerstag, 14. Januar 1915, 2° 46′ nördlicher Breite, 26° 9′ östlicher Länge. Um 10 Uhr 30 Backbord voraus ein Schiff bemerkt, das mit höchster Schnelligkeit auf uns zukommt. Auf 300 m sendet es uns eine Kanonenkugel über den Bug und nimmt dann parallelen Kurs. Der Rauch aus seinen Schornsteinen verbirgt uns seine Flagge, aber da es uns seine Boote schickt, nehmen wir an, daß es ein deutsches Schiff ist. Die Boote bringen 20 mit Mauserpistolen und Seitengewehren bewaffnete Matrosen sowie zwei Offiziere an Bord. Unsere Flagge wird entfernt, aber nicht durch die deutsche ersetzt. Unter diesen Umständen benahm sich die Besatzung der „Highland Brae" im Gegensatz zu den Passagieren in höchst tadelnswerter Weise. Mittags erhielten wir den Befehl, unsere Sachen zu packen, denn unser Gepäck sollte auf den „Kronprinz Wilhelm" übergeführt werden. Um 1 Uhr wurde uns im Speisesaal ein Lunch serviert, und alle Welt war in bester Stimmung. Ich hatte an Bord der „Highland Brae" eine interessante Unterhaltung mit dem Ersten Offizier des „Kronprinz Wilhelm". Um 4 Uhr 30 werden Passagiere und Gepäckstücke an Bord des deutschen Kreuzers gebracht. Gleich nach der Überführung der Besatzung jagte „Kronprinz Wilhelm" einen Dreimaster, den „Wilfred M." aus Bridgetown (Barbados). Er brachte ihn auf, nahm die Besatzung an Bord und bohrte den Segler durch Rammen in den Grund. Er schnitt ihn in zwei Teile. Nur das Heck ragte noch aus dem Wasser hervor. Darauf kehrte der „Kronprinz Wilhelm" zur „Highland Brae" zurück, setzte das Umschiffen der Passagiere (im ganzen 160 Personen) fort und fuhr dann, gefolgt von der „Highland Brae", mit östlichem Kurs weiter.

Freitag, 15. Januar. Wir behalten östlichen Kurs bei, fahren mit 8 oder 10 Knoten, gefolgt von der „Highland Brae".

Sonnabend, 16. Januar. Wir stoppen. Die Schornsteine der „Highland Brae" werden grau übermalt. Ein Kohlendampfer nähert sich und legt sich längsseits. Es ist „Holger" aus Bremen. Man bemerkt eine Anzahl englischer Gefangener auf ihm. Sie werden an Bord des „Kronprinz Wilhelm" geschafft. Es sind die Offiziere und Mannschaften (im ganzen 26 Mann) des Dampfers „Hemisphere" aus Liverpool, den der „Kronprinz Wilhelm" am 28. Dezember aufgebracht hatte. Sie waren auf den Kohlendampfer gebracht worden, um in einem neutralen Hafen ausgeschifft zu werden. Die „Hemisphere" wurde am 28. Dezember 1914 auf 4° 30′ südlicher Breite und 27° östlicher Länge aufgebracht. Wir fuhren die ganze Nacht hindurch mit Volldampf.

Sonntag, 17. Januar. Um 7 Uhr morgens legt sich die „Highland Brae" an Backbord, und das Umladen der Waren beginnt. Ruhiges Wetter.

Montag, 18. Wir haben uns nachts nicht von der Stelle gerührt. Das Umladen wird fortgesetzt. Abends fahren wir langsam weiter.

Dienstag, 19. „Potaro" in Sicht. (Der englische Dampfer „Potaro" war am 10. Januar 1915 gekapert worden.) Wir halten uns in gewisser Entfernung.

Mittwoch, 20. „Holger" hat uns verlassen.

Sonnabend, 23. Um 5 Uhr nachmittags wird das Umladen unterbrochen. Wir schlagen, gefolgt von der „Highland Brae", mit 10 Knoten südlichen Kurs ein.

Mittwoch, 27. Wir fahren immer noch mit südlichem Kurs. Es ist Kaisersgeburtstag. Mittags wird die Besatzung auf der Brücke gemustert. Der Kommandant hält eine Ansprache, die mit drei Hurras auf den Kaiser und das ferne Vaterland schließt.

Donnerstag, 28. Um 10 Uhr abends verläßt uns der Kohlendampfer „Holger" „Highland Brae" und „Potaro" folgen uns den ganzen Tag. Wir fahren mit 10 Knoten Geschwindigkeit. Hoffen, auf den Kohlendampfer übergeführt zu werden. Bewegte See, dann ruhig, einige Regengüsse.

Freitag, 29. Heute morgen lagen „Highland Brae" und „Potaro" an Backbord. „Highland Brae" lädt weiter Kohlen usw. um. Wahrscheinlich will man sie heute oder morgen in den Grund bohren.

Sonnabend, 30. Um 7 Uhr morgens ist „Highland Brae" noch da. Unaufhörlich wird auf ihr gearbeitet. Die Maschinen werden abmontiert und gewisse Teile umgeladen. Nachdem dort alles zerstört worden war, entfernten wir uns um 6 Uhr abends. Bevor wir unter der Brücke eingesperrt wurden, konnten wir noch sehen, wie „Highland Brae" sich stark nach vorne neigte. „Potaro" am Steuerbord. Um 6 Uhr 30 stießen zwei Boote voller Menschen von ihr ab. Wird sie diese Nacht in den Grund gebohrt? Der Kohlendampfer „Holger" ist aus Sicht.

Sonntag, 31. „Highland Brae" ist anscheinend um 8 Uhr 30 abends versenkt worden. Darauf fahren wir mit 10 Knoten weiter.

Montag, 1. Februar. Heute morgen schlugen wir mit 11 Knoten nordwestlichen Kurs ein. „Holger" ist immer aus Sicht.

Dienstag, 2. Um 7 Uhr morgens gehen wir mit 17 Knoten in südöstlicher Richtung; später bemerke ich, daß wir im Zickzack fahren. Schnelligkeit 14 Knoten. Streit mit einem Mann der „Hemisphere". Die Kapitäne der drei aufgebrachten Schiffe werden vor den Kommandanten des „Kronprinz Wilhelm" gerufen, der ihnen mitteilt, daß, wenn ein Mann der Besatzung belästigt würde, wir alle auf unbestimmte Zeit festgehalten würden. Mittgas fahren wir mit 20 Knoten. Um 7 Uhr kommt ein Schoner in Sicht. Es ist ein Norweger. Um 5 Uhr 30 blinder Alarm, wir werden nach unten geschickt.

Mittwoch, 3. „Potaro" legt sich neben den „Kronprinz Wilhelm", um zu löschen. Um 6 Uhr wird ein großer Segler gesichtet. Wir jagen ihn. Um 7 Uhr 30 wird auf 26° 30′ südlicher Breite und 27° westlicher Länge der norwegische Viermaster „Semantha" aufgebracht (auf der Fahrt von Portland [Oregon] nach Queenstown; 3700 Tonnen Getreide, 100 Tage auf See). Die 27 Mann starke Besatzung wurde sofort an Bord gebracht. Um 9 Uhr 30 werden abends auf 200 m 16 Granaten gegen den Segler abgeschossen. Drei treffen den Rumpf und die Brücke, eine die Takelage. Ein Boot wird entsandt, um ihn anzubohren. Wir fahren mit 15 Knoten weiter.

Donnerstag, 4. Um 10 Uhr 30 abends „Potaro" in Sicht, wir erreichen ihn um 11 Uhr 30 morgens. Das Löschen beginnt von neuem.

Freitag, 5. Die ganze Nacht liegen wir unbeweglich. Um 4 Uhr 15 Wecken, um 6 Uhr auf der Brücke, eine Stunde früher als gewöhnlich. Mit Erlaubnis des Kommandanten veranstalten wir eine kleine Abendgesellschaft unter uns. Um 10 Uhr werden die Lichter ausgelöscht. Wir unterzeichnen eine Bittschrift, in der wir um Zigaretten ersuchen.

Sonnabend, 6. Um 2 Uhr 30 morgens verlassen wir den „Potaro". Um 5 Uhr schlagen wir südwestlichen Kurs ein. Schnelligkeit 8 Knoten. „Potaro" sinkt mit dem Heck zuerst, den Bug außerhalb des Wassers. Um 10 Uhr Besichtigung der Passagiere der „Highland Brae", die Zigaretten und Streichhölzer erhalten. Südsüdwestlicher Kurs.

Sonntag, 7. Südwestliche Richtung, 8 Knoten. See ruhig. Herrlicher Lunch: Eis, Aprikosenkompott und Orangen werden willkommen geheißen. Gegen 5 Uhr nachmittags wird Backbord voraus ein Segler gesichtet. Wir kreuzen ihn um 5 Uhr 40. Es ist ein italienischer Schoner. Wir tauschen Signale aus. Setzen die Fahrt in südwestlicher Richtung fort.

Montag, 8. Westsüdwestliche Richtung, 9 Knoten. Kalt. Die Deutschen sind sehr rücksichtsvoll zu uns und bemühen sich, so gut sie können, um unser Wohlergehen. Gegen 5 Uhr nachmittags fahren wir mit 16 bis 17 Knoten, in westlicher Richtung. Man teilt mir mit, der Kohlendampfer „Holger" sei gesichtet worden, und man werde ihn bald erreichen. Die ganze Nacht fahren wir mit voller Geschwindigkeit. Gegen 5 Uhr 30 des Morgens verringern wir sie bis auf 9 Knoten. Südlicher Kurs. Alle sind im Schiffsinnern. Um 9 Uhr 30 vormittags werden die Stückpforten geschlossen. Um 11 Uhr üben die Signalleute.

Mittwoch, 10. Südwestsüdlicher Kurs. Um 10 Uhr vormittags wird Befehl erteilt, das Gepäck zur Besichtigung vorzubereiten, bevor es morgen an Bord des „Holgers" geschafft wird. Um 7 Uhr 20 abends legt sich „Holger" neben uns. Die ganze Nacht hindurch Umladen von Vorräten, hauptsächlich Rum und Wein.

Donnerstag, 11. Hochgehende See, die uns nötigt, „Holger" zu verlassen. Nordöstlicher Kurs, 8 Knoten. Verteilung von Zigaretten und Tabak. Um Mitternacht noch immer hochgehende See. Die ganze Nacht fahren wir, gefolgt von „Holger", in nordöstlicher Richtung.

Freitag, 12. Um 6 Uhr morgens versuchen wir vergeblich bei schwerer See dem „Holger" näher zu kommen. Um 10 Uhr gelingt es uns endlich, Lebensmittel und Gepäck umzuladen. Um 4 Uhr 30 nachmittags werden wir auf den Kohlendampfer gebracht. Die See ist unruhig. Ich bin der erste an Bord, und es gelingt mir, Betten für meine Besatzung zu reservieren. Alles ist hier primitiv, und es fehlt an Raum. Die Ratten sind genau so groß wie die Shetlandponys. Wir wurden an Bord des „Kronprinz Wilhelm" gut behandelt. Der Kommandant sagte uns Lebewohl. Später wandte er sich mittels eines Megaphons von der Brücke aus an die Offiziere und Mannschaften und sagte: „Offiziere und Matrosen, denkt an das Schriftstück, das ihr unterzeichnet habt!" (auf dem sie sich eidlich verpflichtet hatten, nicht mehr an dem Kriege gegen Deutschland und seine Verbündeten teilzunehmen). Die Bordkapelle spielte „Deutschland über alles". Als die Flagge des „Kronprinz Wilhelm" gehißt wurde, riß die Leine, und die Flagge fiel auf die Brücke. War das eine Vorbedeutung? Wir glaubten es.

Sonnabend, 13. Unruhige See, schönes Wetter. Wir bereiten für heute abend ein Konzert vor, Vorträge, Chöre, lustige und gefühlvolle Lieder. Ich habe den Anschlagezettel und die Programme gezeichnet. Große Aufregung und großer Erfolg.

Sonntag, 14. Bewegte See. Das Gepäck wird in den untersten Schiffsraum geschafft.

Montag, 15. Während der Nacht schlugen die Wogen über die Brücke. Morgens fielen sie ein wenig. Mittags nebliges Wetter. Ich hoffe, Mittwoch in Buenos Aires zu sein, denn ich habe 21 Schilling auf diesen Tag gesetzt. Um 10 Uhr vormittags überholen wir einen Schlepper, der in nordöstlicher Richtung fährt, und 5 Uhr 10 nachmittags einen zweiten mit östlichem Kurs.

Dienstag, 16. Um 9 Uhr morgens ist Land in Sicht. Um 9 Uhr 45 erkennen wir das Feuerschiff „Recoleta". Um 10 Uhr 4 kommt der Lotse an Bord. Gegen Mittag fährt „Admiral Troude" (Vereinigte Fracht-Gesellschaft) mit gelben Schornsteinen, weißen Streifen und vier Sternen, der mit Fleisch und Pferden beladen ist, ganz nahe an uns vorbei. Beiderseits wird mit den Mützen gewinkt. Gestern vor acht Wochen hatte „Kronprinz Wilhelm" New York verlassen. An Bord des Kohlendampfers befinden sich 124 Mann vom „Kronprinz Wilhelm".

Mittwoch, 17. Februar 1915. Gestern abend um 9 Uhr sind wir auf der Reede von Buenos Aires angekommen. Heute morgen erwarten wir den Arzt.



Flandrisches Interieur: Bei der „Kaffeeliesl“.

Nach einem Aquarell des nach dem flandrischen Kriegsschauplatz entsandten Sonderzeichners der Leipziger „Illustrirten Zeitung“ Felix Schwormstädt.

Von Washington zu Wilson. / Von Universitätsprofessor Dr. J. Hashagen, Bonn.

Die Geschichte des nordamerikanischen Freistaats hat bisher drei große Krisen erlebt, den Unabhängigkeitskrieg gegen die englische Herrschaft, der an den deutschen Befreiungskrieg vor hundert Jahren erinnert, den Bürgerkrieg, der drüben die Rolle unserer Einigungskriege gespielt hat, und endlich den Weltkrieg.

Die Amerikaner hätten die beiden ersten schweren Krisen nicht siegreich überwinden und einer Welt von Feinden zum Trotz die Freiheit und Einheit der neuen Republik nicht herstellen und festhalten können, wenn ihnen nicht in beiden Krisen das seltene Glück beschieden gewesen wäre, daß unter ihnen beide Male ein großer Mann aufstand, der, ein großes Ziel vor Augen, alle Kräfte vereinigte und alle Mittel aufbot, um es zu erreichen.

Seine Befreiung von der englischen Herrschaft verdankt Nordamerika nicht zuletzt dem virginischen Edelmanne George Washington (1731—1799). Er gehört zwar nicht zu den weithin strahlenden Größen der Geschichte: ein bescheideneres Licht geht von ihm aus, aber doch ein unvergleichliches und ein für sein Land und die Freiheit und Größe seines Landes unentbehrliches. Von seinem edlen Charakter soll hier nicht gesprochen werden. Für einen Politiker und den Führer eines neuen Staates genügt es nicht, ein guter Mensch zu sein und gute Absichten zu haben. Er kann sich niemals dem entziehen, daß man ihn auch nach seinen Erfolgen beurteilt. Washingtons Erfolge aber sind groß und bleibend: er an erster Stelle hat das englische Joch abschütteln helfen. Die politischen Richtlinien, nach denen er bewußt oder unbewußt sein Handeln einrichtet, bewähren sich derart, daß man hätte meinen sollen, er habe damit der äußeren und der inneren Politik der Vereinigten Staaten für alle Zeit einen festen Weg vorgezeichnet.

Der Grundzug der Politik des Unionsgründers ist, wie natürlich, die Feindschaft gegen England. Ohne daß er durch die keineswegs verleugnete angelsächsische Kulturgemeinschaft hätte zurückgehalten werden können, erhebt dieser schlichte, aber stolze Mann — als einer der ersten in der Alten und der Neuen Welt — die Fahne des Aufruhrs gegen die englische Tyrannei. Er weiß, wo der Feind steht; und er weiß ihn zu schlagen und sich den Endsieg zu sichern, wenn er auch vorher oft genug vom Mißlingen heimgesucht wird. Freilich ist es nur ein Sieg auf dem Lande, kein Sieg auf der See. „Es war etwas anderes, das Land zu verteidigen, als die Beherrscherin der Meere zum Nachgeben in seerechtlichen Fragen zu zwingen." Die englische Seetyrannei kann auch durch den amerikanischen Unabhängigkeitskrieg nicht gebrochen werden. Seit Beginn des zwanzigjährigen Krieges im Jahre 1793 zwischen England und Frankreich feiert sie überall ihre Triumphe. Auch Amerika hat schon damals schwer darunter gelitten. Aber zu einem neuen Kriege ist es zu schwach. Nicht aus Liebedienerei gegenüber England, sondern in Berücksichtigung der wohlverstandenen eigenen Interessen der Vereinigten Staaten gibt Washington 1794 nach und sichert damit die im Englisch-Französischen Kriege sorgfältig beobachtete amerikanische Neutralität und zunächst auch noch den Frieden mit England.

Den Unabhängigkeitskrieg aber haben die Neuenglandstaaten nur führen können, weil sie einig blieben. Keiner, der das früher und gründlicher eingesehen hätte als ihr großer Führer. Unermüdlich arbeitet er an der Aufrechterhaltung der von allen Seiten aufs schwerste bedrohten amerikanischen Einigkeit. Wie einst Wilhelm von Oranien während des niederländischen Aufstandes, sieht er seine vornehmste Aufgabe darin, zwischen den Streitenden zu vermitteln und den Krebsschaden inneren Haders auszubrennen. Nach allen Seiten entfaltet sich seine kluge und von manchem schönen Erfolge gekrönte Vermittlungspolitik. Sie ist zwischen den einzelnen Staaten, Ständen und Interessenkreisen eifrig tätig. Sie sucht auch die tiefe Kluft zwischen militärisch-kriegerischer und bürgerlich-friedlicher Welt zu überbrücken. Auch als Präsident ist Washington dieser segensreichen Vermittlungspolitik nicht untreu geworden, sondern hat die während des Krieges gesammelten Erfahrungen zum Besten seines Volkes verwertet, trotz aller Zurückhaltung und Bescheidenheit insofern ein wahrer Herrscher, als er sich keiner Partei verschreibt, sondern über sie alle hinaus das Wohl des Ganzen im Auge behält.

Das aber kann nur gedeihen, wenn der blutig errungene Friede bewahrt bleibt, wenn sich also die neue Republik von den äußerpolitischen und weltpolitischen Händeln fernhält. Die äußere Politik ist, wie das Beispiel des Englisch-Französischen Krieges zeigt, unter Washington ausgesprochene und aufrichtige Neutralitätspolitik. Ihre Ideale predigt er in seiner Abschiedsadresse von 1796. Sie empfiehlt den Amerikanern zwar, ihre Handelsbeziehungen möglichst zu erweitern, aber zugleich, politische Beziehungen mit den anderen Völkern so wenig wie möglich zu unterhalten. Die Mission Amerikas, das ist die ältere Anschauung, liegt nicht auf dem Gebiete der äußeren Politik oder auf dem Gebiete der Rüstungen und der Rüstungsindustrie. Amerika soll und will ein Friedensstaat sein. Ein Geist des Friedens, ja des Pazifismus waltet über den Anfängen der neuen Republik und über den politischen Bestrebungen ihres ersten unvergeßlichen Präsidenten.

* * *

Auf den virginischen Aristokraten folgt als Überwinder der zweiten großen amerikanischen Krise während des Bürger- oder Sezessionskrieges mit Abraham Lincoln (1809—1865) der einfache Mann des Volkes, der sich kraft seiner Ehrenhaftigkeit, seines hellen praktischen Verstandes und seines starken, unbeugsamen Willens aus den Niederungen der Gesellschaft auf den Präsidentenstuhl emporschwingt und ihn in wildester Sturmeszeit behauptet, bis der Mordstahl eines politischen Fanatikers ihn hinwegrafft.

Zwischen den Persönlichkeiten dieser beiden großen amerikanischen Präsidenten liegt besonders sozial eine ganze Welt. Nicht minder gründlich haben sich seit Washingtons Tode alle äußeren Verhältnisse geändert: die Lebensbedingungen und die Lebensbedürfnisse der aufblühenden Republik. Zwar hat auch Lincoln wie sein großer Vorgänger gegen eine Welt von Feinden zu kämpfen. Aber es sind teilweise neue, jedoch nicht weniger gefährliche Feinde. Das erkennt er klar. Schon deshalb ist er der Mann der Stunde.

Mag Lincoln im Gedächtnis der Weltgeschichte auch mehr als der humane Sklavenbefreier fortleben: für die amerikanische Geschichte ist er in erster Linie der politische Sieger im Bürgerkriege. Gewiß ist der Sieg in diesem mörderischen Kriege, der es an Blut und Ehren mit unseren Einigungskriegen sehr wohl aufnehmen kann, von den Nordstaaten militärisch auf den weit zerstreuten Schlachtfeldern und besonders auch zur See gewonnen worden. Aber ohne den Rückhalt am Präsidenten hätte man ihn nicht erstreiten können. In vorbildlicher Weise zeigt Lincoln, wie man einen Krieg nicht nur militärisch, sondern auch politisch zu führen hat. Die rebellischen Südstaaten haben keinen gefährlicheren politischen Feind als diesen bei allem Maßhalten doch stahlharten und dabei wagemutigen nordamerikanischen Politiker, diesen Hort der amerikanischen Einheit. Denn nachdem der schmerzvolle Bruch mit dem Süden endlich erfolgt ist, setzt Lincoln alles daran, um nun in den ihm anvertrauten Nordstaaten während des langen, blutigen, opferreichen Krieges die Einheit der inneren Front aufrechtzuerhalten. Hier ist es, wo er als ein wahrer Vater des Vaterlandes zu dem großen Vorbilde der Washingtonschen Vermittlungspolitik zurücklenkt. Und auch er hat trotz aller heftigen inneren Fehden damit manch stillen Sieg erkämpft, wenn er sich auch, die Zeiten haben sich geändert, vor den Parteianschauungen und Parteibestrebungen nicht mehr so verschließen kann wie sein Vorgänger. Die Kämpfer an der Front fühlen trotzdem stets seine starke, einigende Hand. Sie fühlen in sich die Kraft, für diesen Präsidenten das Sternenbanner zum Siege zu führen.



Das amerikanische Linienschiff „Florida".

Das Schiff, das im Jahre 1910 vom Stapel gelaufen ist, hat eine Wasserverdrängung von 23 400 t und eine Besatzung von 947 Mann. Artilleristisch ist es mit zehn 30,5-, sechzehn 12,7- und vier 4,7-cm-Kanonen ausgerüstet.

Hinter dem Bürgerkriege muß für Lincoln alles andere zurücktreten, auch die äußere Politik. Aber die Frontstellung gegen England hat doch auch er nicht aufgegeben. Noch immer ist England der Feind. England bleibt während des Bürgerkrieges zwar neutral. Aber man kennt diese englische Neutralität. Sie ist noch schlimmer als die später während des Weltkriegs von Amerika beobachtete. England verbindet sich seepolitisch mit den Südstaaten. Wenn es auch den militärisch-politischen Sieg des verhaßten nordamerikanischen Konkurrenten nicht verhindern kann, so hat es doch durch die Kaperei der Handelsflotte den Nordstaaten eine Wunde geschlagen, die noch heute nicht wieder vernarbt ist. Es versteht sich, daß der Präsident ein volles Gefühl hat für die englische Unbill. Aber er ist nicht stark genug, sie niederzukämpfen.

Um so größer sind seine innerpolitischen Erfolge, zumal in der vorsichtig behandelten Sklavenfrage. Trotzdem hält er sich von amerikanischer Selbstüberhebung fern. Als ihm sein begabter Staatssekretär William H. Seward gleich nach Beginn des Bürgerkrieges ein ausschweifendes imperialistisches Aktionsprogramm vorlegt, um ihn auch in den Krieg gegen Europa hineinzutreiben, lehnt er es ab. Der Geist der Abschiedsadresse Washingtons hat noch Gewalt über ihn. Die kühle Besonnenheit, der er das meiste seiner politischen Erfolge verdankt, verläßt ihn keinen Augenblick.

* * *

Es hieße, einen Kleinen mit Großen vergleichen, wenn man den gegenwärtigen Präsidenten der Vereinigten Staaten, Woodrow Wilson, in die natürlich sonst noch sehr wohl erweiterungsfähige Linie Washington-Lincoln einreihen wollte. Das ist schon deshalb unmöglich, weil sich Wilson allen jenen bewährten, noch von Lincoln, wenn auch in zeitgemäß veränderter Form, festgehaltenen Grundgedanken Washingtons entfremdet hat.

Die großen Überlieferungen auf dem Gebiete der inneren Politik, wie sie sich in der einigenden Vermittlungspolitik der Vorgänger klassisch verkörpern, sind von ihrem kleineren Nachfolger leichtfertig preisgegeben worden. Dieser Präsident hält sich auch in der inneren Politik nicht mehr über den Parteien. Den Bindestrichamerikanern, besonders den Deutschamerikanern, schwört er Tod und Verderben. Zum ersten Male seit dem Bürgerkrieg geht wieder ein tiefer Riß durch das amerikanische Volk. Er ist durch Wilson, wenn nicht hervorgerufen, so doch ganz unleidlich erweitert und vertieft worden.

Die äußerpolitische Enthaltsamkeit, zumal gegenüber Europa, ist gänzlich geschwunden. Es genügt, daran zu erinnern, daß dieser amerikanische Präsident sich nicht gescheut hat, neutrale Mächte zum Krieg gegen die Mittelmächte aufzuhetzen. Hinter der losen pazifistischen Hülle arbeiten überall der Hunger nach Macht und der Hunger nach Verdienst. Die amerikanischen Waffenlieferungen, als das einzige, was den Weltkrieg noch im Gange hält, sind ein Ausfluß der imperialistischen Ausdehnungspolitik dieses sich so friedfertig gebärdenden Demokraten. Nicht durch einen Strom von Blut, sondern lieber durch einen Strom von Gold will er die Vereinigten Staaten von Amerika zum Erwerb eines vergrößerten Anteils an der Weltherrschaft emporführen.

Aber das Entscheidende ist das Verhältnis zu England. Hier hat er freilich schon im Anschluß an Roosevelt die uralten englandfeindlichen Überlieferungen der amerikanischen Auslandspolitik bereits vor dem Weltkriege teilweise und während des Krieges völlig verleugnet und sich ganz für das englische Interesse eingespannt. Wenn dieser Präsident die amerikanische Neutralität vom ersten Tage des Krieges an von allen Seiten durchlöchert hat, so geschieht es vornehmlich im Dienste Englands. Immer wieder hat er dafür gesorgt, daß sich der Satz bewahrheitet: „Wenn Englands Not am größten, ist Amerikas Hilfe am nächsten."

Washington hatte seinen Befreiungskampf einst auch mit deutsche Offizieren und Soldaten ausgefochten. Im Bürgerkriege fließt abermals deutsches Blut in Strömen für die große Republik. Und die Sympathien des damals noch nicht geeinigten deutschen Vaterlandes wenden sich in werktätiger Liebe den Nordstaaten zu. Jetzt haben sich die Zeiten geändert. Es ist so weit gekommen, daß Deutschland mit dem Eintritte Amerikas in den Krieg rechnen muß. Und für diesen äußersten Fall hat Deutschland auch ein Kriegsbündnis mit der von Nordamerika arg mißhandelten mexikanischen Republik in Aussicht nehmen müssen. Für Wilson aber, wie sich sein Geschick auch gestalten mag, wird sich in Deutschland keine Stimme mehr erheben. Zwischen sich und uns hat er einen Abgrund geschaffen, über den keine Verständigungstaube mehr hinüberfliegen kann. Er ist gefüllt mit Blut und Leichen. Der Weg von Washington zu Wilson führt in die Tiefe.



Die Leipziger Frühjahrs-Mustermesse 1917, die einen Rekord von 35 000 Besuchern erzielte: Am Morgen des ersten Meßtags in der Peterstraße zu Leipzig. Nach einer im Auftrag der Leipziger „Illustrirten Zeitung" geschaffenen Radierung von Wilhelm Giese.



Dr. Heinrich Sturm,

Mitglied der Sächsischen Ersten Ständekammer, seit neun Jahren Oberbürgermeister der Stadt Chemnitz, um deren neuzeitliche Entwicklung er sich große Verdienste erworben hat, † am 4. März in Chemnitz im 57. Lebensjahr. (Phot. Johann Niclou, Chemnitz.)



Professor Dr. Wilhelm Winternitz,

der Begründer der wissenschaftlichen Hydrotherapie (Wasserheilkunde), † am 20. Februar in Wien kurz vor Vollendung seines 82. Lebensjahres. (Hofphot. L. Grillich, Wien.)

Oberbürgermeister Dr. Sturm.

Mit Oberbürgermeister Dr. Heinrich Sturm, den der Tod ganz unerwartet nach einem schweren Gallenstein- und Nierenleiden, von dem ihn eine Operation im Chemnitzer Städtischen Krankenhause befreien sollte, abgerufen hat, verliert nicht nur die Stadt Chemnitz einen ungemein begabten Verwaltungsbeamten. Auch in die kleine Zahl der sächsischen Großstadtleiter und in die Erste Kammer ist eine schmerzliche Lücke gerissen worden, denn Dr. Sturm war mehr als ein Könner auf dem Gebiete des gesamten Verwaltungswesens, er war ein glänzender Organisator und zugleich ein Mensch von prächtigem Charakter. Stets hat er seine Meinung, die er erst nach reiflichen Entschlüssen faßte, zwar klar und deutlich vertreten und ist Kompromissen, denen immer etwas Halbes anhaftet, aus dem Wege gegangen, aber sein ungemein liebenswürdiges, echt herzliches Wesen verstand es, dabei unnötige Härten zu vermeiden. Zudem stand ihm die Sache stets über der Person, und wenn man im Chemnitzer Stadtverordnetensaale oder im vornehmen Sitzungsraum der Ersten Kammer ihm zuhörte, dann merkte ein jeder, daß Dr. Sturm sich niemals persönlich auch nur im entferntesten in den Vordergrund stellte. Klar, ehrlich, und feingesinnt, so war der ganze Mann, und dieser klugen, geistig hochstehenden Persönlichkeit flogen die Herzen aller zu, die mit ihr in Berührung kamen.

Das erklärt auch zur Genüge die große Beliebtheit Dr. Sturms, der in Chemnitz als Nachfolger des jetzigen Kultusministers, eines der gewandtesten Taktiker und eines hervorragenden Redners, keinen leichten Stand hatte und nicht ohne weiteres erfolgreich schaffen konnte. Zwar sind die großen Bauten, die eine Umwälzung für Chemnitz bedeuten, das Neue Rathaus, das Theater und das Museum, die er weihen konnte, noch D'. Becks Werk, aber was er nachher in einer Fülle der Kleinarbeit geleistet, und wie er die kraftvolle Fortentwicklung der Stadt glückverheißend gefördert und geleitet hat, das bleibt sein unvergängliches Verdienst. Die Kriegszeiten zumal gaben ihm reichlich Gelegenheit, die Interessen der Bürgerschaft wahrzunehmen; hier leistete er Großes, als es galt, die Lebensmittelversorgung und die Unterstützungsfrage im schwer betroffenen Textilindustriebezirk zu lösen.

Wilhelm Winternitz.

Am 20. Februar starb in Wien kurz vor Vollendung seines 82. Lebensjahres Wilhelm Winternitz, der Begründer der wissenschaftlichen Hydrotherapie, eine der markantesten und zugleich populärsten Erscheinungen der modernen Heilkunde. Geboren den 1. März 1835 zu Josefstadt in Böhmen, absolvierte er seine Studien in Prag und Wien, habilitierte sich 1865 auf Veranlassung seines Lehrers Oppolzer als Dozent für Wasserheilverfahren an der Wiener Universität, wurde 1881 außerordentlicher, 1899 ordentlicher Professor, eine akademische Tätigkeit, die er in jugendfrischer Geisteskraft und Elastizität bis vor wenigen Jahren, umringt von einer Schar von Schülern aus aller Herren Ländern, durchführte. Anfang der siebziger Jahre begründete er mit mehreren gleichstrebenden Dozenten eine Poliklinik unter den bescheidensten Anfängen — sie wurde im Laufe der Jahre zu der größten und umfassendsten dieses Gebietes in Europa — und ihr gliederte er aus eigenen Mitteln die erste Klinik für Hydrotherapie an und schuf damit ein Vorbild für alle später folgenden Neugründungen. Hand in Hand mit dieser klinisch-akademischen Tätigkeit ging das ebenfalls aus kleinen, dürftigen Umrissen zu einer eigenen Stadt anschwellende Wachstum der Wasserheilanstalt Kaltenleutgeben bei Wien, des seinerzeit mustergültigsten Institutes für alle reformatorisch-therapeutischen Bestrebungen. Winternitz' geistige Entwicklung fällt in eine Zeit, die, dem heutigen Verständnis fremd geworden, nur noch historische Rückerinnerungen in sich birgt, die aber

für ihre Angehörigen eine der umwälzendsten und erfolgreichsten war. Noch durchzuckte die zur Massensuggestion gewordene Lehre des Gräfenberger Bauern Vinzenz Prießnitz die Welt, jenes Outsiders im ureigensten Sinne des Wortes, dessen Kenntnis der Krankheiten eine grobempirische, dessen Behandlungsweise jedoch eine bewundernswerte rationelle war. Ohne die geringsten anatomischen oder sonstigen Vorkenntnisse machte er sich eine eigene Idee von dem Bau des menschlichen Körpers und eine ebenso eigene von den Krankheiten, die an die primitivsten Auffassungen in der Heilkunde erinnert, aber durch einzelne Erscheinungen im Verlaufe der Krankheiten bei seiner Methode gerechtfertigt wird. Ihm ist es nicht um Ansichten zu tun, noch um Erklärungen, er will nur heilen, nur das Erlernte darlegen durch die Tat. Und dazu benutzt er das kalte Wasser, dessen Wirkungen er nicht nach einem System leitet — denn das fehlt ihm — sondern nur von Fall zu Fall verändert. Darin lag die Stärke, aber auch die Schwäche der Prießnitzschen Methode, darin vor allem auch die unterschiedslose Anwendung dieses gewaltigen Heilmittels seitens der Jünger von Gräfenberg, denen der ruhige Blick, die scharfe Beobachtungsgabe des Bauernarztes abging, darin die mit ihr eng verbundene Diskreditierung in den Augen der Ärzte. Es fehlte eben an der Erforschung der Wirkungen des Wassers in seinen verschiedenen Temperaturen und Aggregatformen auf den gesunden und den kranken Körper; es fehlte an einer Physiologie der Hydrotherapie, an der Erkenntnis der Wirkungsweise der thermischen, mechanischen und chemischen Einflüsse, aus denen sich diese Disziplin zusammensetzt. Das war der Vorwurf, den sich der junge Winternitz nahm, als er nach zurückgelegtem Studium Gräfenberg, die Wirkungsstätte Prießnitz', aufsuchte und unter dessen ärztlichem Nachfolger Schindler seine ersten Versuche anstellte. Aus ihnen und der nun sich anhebenden experimentellen und klinischen Forschung entstand das Lehrgebäude der Hydrotherapie, die heute ein ebenbürtiges Glied der gesamten Heilkunde geworden ist, an den meisten Universitäten Lehrstühle und Institute besitzt und in ihrer wissenschaftlichen Form zum Gemeingut der Menschheit geworden ist. Was Winternitz in unermüdlicher Arbeit hierfür geleistet, wie er unentwegt und unbekümmert um Angriffe von rechts und links seinen Weg gegangen und das Wasser zu einem der anerkanntesten und wirksamsten Heilmittel in der Medizin gestaltet hat, das erhält seinen Namen für alle Zeiten in der Geschichte der Heilkunde. Und noch eins ist es, das die umfassende Tätigkeit von ihm für den Fortschritt der Wissenschaft so bedeutungsvoll gemacht hat, das ist die Schule, die er begründet, die Mitarbeiter, die er herangezogen, die Wege, die er uns gewiesen hat. In diesem seinem Werke wird seine Erscheinung für alle Zukunft fortleben.

Dr. Julian Marcuse.

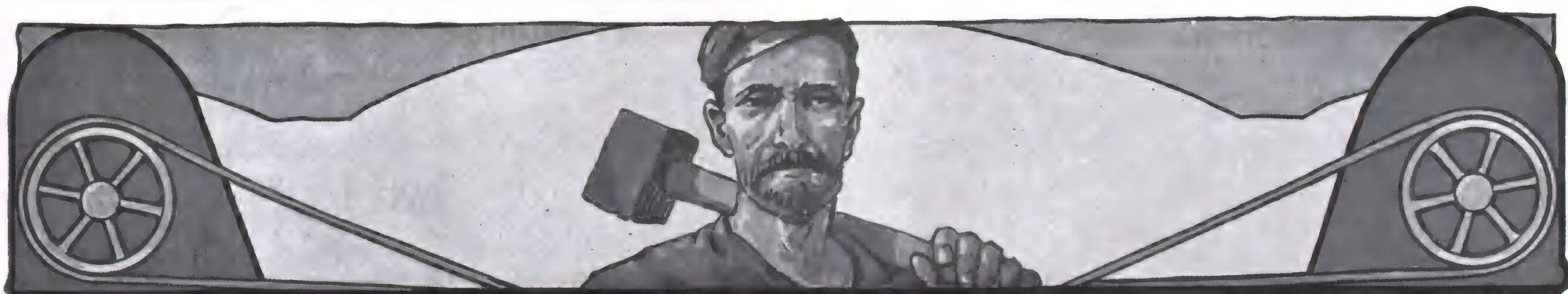


Von der Sondervorstellung zum Besten des Roten Kreuzes im Herzoglichen Hoftheater zu Dessau am 28. Februar: „In der Spinnstube" (Großvatertanz), viertes Bild aus dem bei dieser Gelegenheit zur Uraufführung gelangten Liederspiel „Das deutsche Volkslied" von Gustav Partheil, Musik von Gerhard Preitz, Prolog von Fritz Seelmann.

Ende des redaktionellen Teils.







Kommerzienrat Jakob Pfeiffer

Seniorchef der Firma Gebr. Pfeiffer, Maschinenfabrik, zu Kaiserslautern.

Wir wollen heute eines Vertreters derjenigen Industrie gedenken, die uns Deutschen in dem gegenwärtigen Weltringen mit in erster Linie Hort und Hilfe ist — der Eisenindustrie. Jakob Pfeiffer entstammt einer rheinpfälzischen Familie, die den Maschinenbau schon betrieb, als er in Deutschland noch in den Anfängen der Entwicklung stand. Er wurde geboren zu Kaiserslautern am 25. Februar 1842, vollendete also am 25. vergangenen Monats sein 75. Lebensjahr. Nach der damals üblichen besonders gründlichen praktischen Ausbildung in der elterlichen kleinen Maschinenfabrik sowie in auswärtigen Maschinenbauanstalten, absolvierte er die Technische Hochschule in Karlsruhe und übernahm dann, erst 22jährig, die elterliche Maschinenfabrik mit einem Bruder zusammen unter der Firma Gebr. Pfeiffer. Das Unternehmen nahm unter der tatkräftigen Leitung Pfeiffers, der es nach Ausscheiden seines Bruders allein fortführte, einen großen Aufschwung und gehört heute zu denen, die nicht allein im engeren Vaterlande, sondern weit über dessen Grenzen, in fast allen Ländern der Erde einen wohlbegründeten Ruf genießen. Die Maschinenfabrik Pfeiffers widmete sich hauptsächlich der Ausfuhr, unterhielt vor dem Kriege Filialen in Paris und Moskau, Vertretung in allen Kulturländern und trug ihren Teil zur friedlichen Eroberung und Durchdringung der Welt durch die deutsche Industrie bei. Der Krieg hat diese Tätigkeit unterbrochen und sie auf andere Gebiete gelenkt, aber Leute wie Pfeiffer bürgen für spätere unentwegte und erfolgreiche Wiederaufnahme der kraftvollen Entwickelung nach außen.



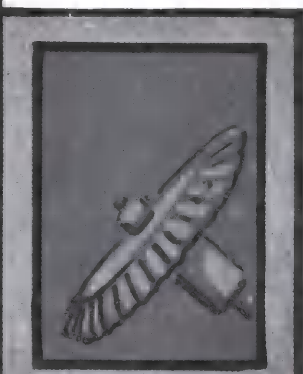
Der Raum verbietet uns, Pfeiffers Lebenswerk mit mehr als einigen kurzen Strichen zu skizzieren. Als er 1864 mit seinem Bruder zusammen das elterliche Geschäft übernahm, das damals 12 Arbeiter beschäftigte, wurden hauptsächlich Mühlen, Feuerspritzen, Pumpen und landwirtschaftliche Maschinen hergestellt. Die Brüder beschlossen sofort eine Eisengießerei hinzuzufügen und nahmen dann den Bau von Dampfmaschinen, Brauereien, Gerbereien, Sägemühlen und Kunstmühlen neu auf. Pfeiffer war es, der in Verbindung mit seinem Freund Werner die sogenannte ungarische Walzenmüllerei in Deutschland einführte. Der rasch wachsende Kundenkreis im Saar-, Mosel- und Rheingebiet sowie in Luxemburg brachten die Firma in engere Berührung mit der dortigen Industrie und lenkten Pfeiffers Aufmerksamkeit auf zwei Gebiete, in denen er reiche Erfolge ernten sollte, die Keramik und die Hartzerkleinerung. Bald lieferte er, namentlich für die Firma Villeroy & Boch vollständige keramische Anlagen. Gleichzeitig nahm die Firma als eine der ersten die Thomasschlackenverarbeitung in die Hand und baute für den Aachener Hütten-Aktien-Verein und Gebr. Stumm umfangreiche Mahlanlagen.

Pfeiffer war es auch, der im Verein mit Prof. Dr. Michaelis die für die Entwickelung der Kalksandsteinindustrie so bedeutungsvollen Versuche ausführte, Kalk und Sand unter Druck zur Erhärtung zu bringen. An der großartigen Entwickelung dieser Industrie hat er stets regen Anteil genommen.

Bald nahm er auch den Bau vollständiger Schlacken- und Portlandzementfabriken, Kalkwerke usw. auf und gerade in diesen Hauptgebieten der Hartzerkleinerung gelang es ihm durch ganz bedeutende Neuschöpfungen den Namen seines Werkes in den Vordergrund zu stellen. Im Jahre 1889 führte er den Windsichter auf dem Festlande ein, jene geniale Erfindung, die es ermöglichte, durch einen entsprechend gewählten Windstrom das Mehl aus dem zerkleinerten Gut auszusichten und die Verwendung von Siebmaschinen mit ihren vielen Unzuträglichkeiten zu umgehen. Der Windsichter fand in der von Pfeiffer ausgearbeiteten verbesserten Bauart in der Zementindustrie eine allgemeine Verbreitung; in der Kalkindustrie ist er geradezu unentbehrlich geworden. Auch der Mahltechnik wies Pfeiffer neue Wege durch die Einführung der sieblosen Kugelmühle, bei der der Mahlvorgang besonders den Zwecken der Windsichtung angepaßt ist; ein Gedanke, den Pfeiffer auch neuerdings bei seiner Dreiwalzenmühle angewendet hat. Vor einigen Jahren nahm Pfeiffer die Einführung des Windselektors auf, eines aus dem Windsichter hervorgegangenen Apparates, der die Aufgabe löst, Mehle von höchster Feinheit, sogenanntes unfühlbares Pulver zu erzeugen. Angesichts der Tatsache, daß die Gebrauchseigenschaften vieler pulvriger Stoffe mit höherem Feinheitsgrade in hohem Maße zunehmen, füllte der Windselektor eine schwer empfundene Lücke aus und war ihm ein großer Erfolg beschieden; besonders hat er in den Zementindustrien zur Erzeugung eines hochwertigen Zementes Eingang gefunden. Auch auf dem Gebiet der Zementbrennöfen wurden wertvolle Neuerungen geschaffen. Neben den gewaltigen Drehrohröfen, die bis 80 m lang sind und einen Durchmesser bis 3,5 m aufweisen, führt Pfeiffer neuerdings auch selbsttätige Schachtöfen aus.

So wuchs das Pfeiffer'sche Unternehmen weit über die Grenzen Deutschlands hinaus. In allen ausländischen Industriestaaten wurden eigene Verkaufsbüros und Vertretungen errichtet und bald hatte Pfeiffer auch im Auslande große Absatzgebiete erschlossen. Wenn auch der Krieg einen Unterbruch in die Auslandstätigkeit gebracht hat, zweifelt niemand, der die Tatkraft der Firma kennt, an einer baldigen Wiederaufnahme der Beziehungen nach Friedensschluß.

Zahlreich sind die Ehrungen, die dem Jubilar in seinem Leben zuteil geworden sind. In den Kreisen seiner Berufsgenossen kennt und schätzt jeder den rüstigen, geistesfrischen, von Gemeinsinn durchdrungenen, dabei humorbegabten alten Herrn, der mit Unterstützung seines Sohnes heute noch sein Unternehmen leitet.





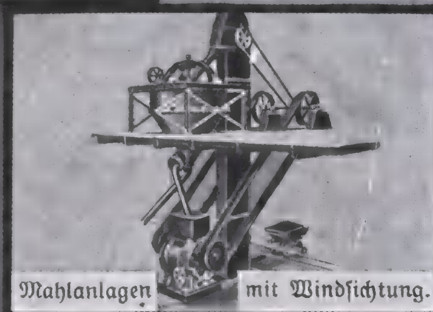
Teilansicht der Werke.





Drehöfen.





Mahlanlagen mit Windsichtung.

Mercedes-Daimler-Kriegsautomobile und -Kriegsmotoren.

Schon zu der Zeit, als die Entwicklung des Automobilbaues noch nicht zu so vielseitiger Verwendung des Motorwagens vorgeschritten war, wie dies heute der Fall ist, wurde in der Daimler-Motoren-Gesellschaft daran gearbeitet, eigens für militärische Zwecke bestimmte Fahrzeuge zu konstruieren.

Insbesondere hat der technische Direktor der Daimler-Motoren-Gesellschaft, Baurat Paul Daimler, von dem Gesichtspunkte ausgehend, daß Kriegsfahrzeuge, die nur Hinterradantrieb haben, nicht in jedem Fall den Anforderungen in Bezug auf schnelle Beweglichkeit im Gelände entsprechen, bereits im Jahre 1903 in der damaligen Filiale Wiener-Neustadt die Grundlagen für die Konstruktion von Wagen mit Vierräderantrieb gegeben. Hiernach wurde schon 1903/04 ein Militärzugwagen mit Vierräderantrieb gebaut, dem 1904/05 mehrere 60pferdige Vierräderantriebszugwagen folgten.



Albatros-Wasserflugzeug mit Mercedes-Flugmotor.

Im Jahre 1905/06 war es dann, als daselbst mit Maschinengewehren bestückte Panzerautomobile gebaut wurden, die mit dem heute bekannten typischen Daimler-Vierräderantrieb versehen waren. Diese Fahrzeuge erhielten einen 30pferdigen Motor und haben bei voller Ausrüstung, wie die Versuche ergeben haben, bedeutende Steigungen, auch in weglosem Gelände überwunden. Sie sind befähigt, sich auch unter stark wechselnden Bodenverhältnissen mit beträchtlicher Schnelligkeit zu bewegen. Auch ist im rückwärtigen Teil des Fahrgestells dieser Wagen zur Bewältigung von Weghindernissen, die derart ungünstig beschaffen sind, daß die Adhäsion des Fahrzeugs zur Fortbewegung nicht mehr ausreicht, eine Windevorrichtung eingebaut, mittels welcher der Wagen dadurch über die schwer befahrbare Stelle befördert wird, daß er sich durch Aufwickeln des Windenseils auf eine auf dem Wagen befindliche Trommel über die schwierige Stelle hinüberhaspelt.

In der Folge trat nun auch die preußische Heeresverwaltung mit Lieferungsaufträgen an die Daimler-Motoren-Gesellschaft heran, und im Jahre 1907 hat dann diese Fabrik für die Versuchsabteilung der Verkehrstruppen eine Anzahl Lastwagen verschiedener Stärken gebaut, und zwar waren dies 25pferdige, 45pferdige und 70pferdige Wagen, wovon die letztgenannten Vierräderantrieb hatten. Diese Lastwagen hatten sich zur Abnahmeprüfung an der von der Heeresverwaltung veranstalteten Probefahrt Berlin-Glatz-Berlin zu beteiligen, an der außer den Vierräderantriebswagen der Daimler-Motoren-Gesellschaft nur Automobile mit Hinterradantrieb teilgenommen haben.

Über den Verlauf der Prüfungsfahrt berichtete die Berliner „Allgemeine Automobilzeitung“ ausführlich, wobei sie wiederholt hervorhob, daß besonders die Wagen mit Vierräderantrieb sich gut bewährten, indem sie jede Steigung anstandslos bewältigten und auch bei ungleichmäßigen, ungünstigen Wegverhältnissen fast gar nicht unter Gleiten und Rutschen der Räder zu leiden hatten.

Ferner ist an dieser Probefahrt bemerkenswert, daß sämtliche Daimlerwagen auf Eisenreifen liefen, um auch hierin den im Kriege möglicherweise auftretenden Verhältnissen nach Möglichkeit gerecht zu werden, und daß die Wagen trotz dieser Eisenbereifung den an sie gestellten Anforderungen in weitgehendem Maße entsprochen haben.

Einschaltend sei hier darauf hingewiesen, daß die Zweigniederlassung Marienfelde der Daimler-Motoren-Gesellschaft, von den Erwägungen ausgehend, daß der Vierräderantrieb das bestgeeignete Mittel ist, mit dem Fahrzeug außergewöhnliche Weghindernisse zu überwinden und auf Grund bereits gesammelter Erfahrungen auf diesem Gebiete, bald nach obengenannten Versuchsfahrten für das deutsche Reichskolonialamt Personenwagen und Lastzugwagen mit Vierräderantrieb zum Dienst in den Kolonien gebaut hat. Der Personenwagen hat in Probefahrten von 1600 km Weglänge unter Ausnutzung aller auf der Strecke sich bietenden Hindernisse in jeder Beziehung den gestellten Anforderungen entsprochen, und der im Jahre 1909 gebaute Lastzugwagen kann eine Nutzlast von 10 bis 15 Tonnen mitführen. Über diese beiden Wagenarten finden sich in der Fachpresse, insbesondere in der Berliner „Allgemeinen Automobil-Zeitung“, eingehende, mit Darstellungen wichtiger Einzelheiten der Wagen belegte Beschreibungen vor. — Da zum schnellen Befördern von Geschützen u. dgl. Lastfahrzeuge, die im Ernstfall den Forderungen großer Beweglichkeit im Gelände Genüge leisten können, besonders geeignet sind, und weil gerade der Vierräderantrieb diese Eigenschaft in hervorragendem Maße besitzt, lag es nahe, daß die Erfolge, die mit solchen Fahrzeugen erzielt worden sind und die der Öffentlichkeit zugänglich waren, auch auf rein militärischem Gebiet angewendet und praktisch verfolgt wurden.

So haben die Firmen Krupp und Daimler schon seit 1908 zusammengearbeitet, um Zugwagen und Geschützwagen zu bauen, die auch wegloses Gelände anstandslos zu befahren vermögen, und sehr gute Erfolge hierbei erzielt. Auf dem Daimler-Vierräderantriebswagen wurden u. a. Ballonabwehrkanonen aufgebaut, ein Fahrzeug, über das beispielsweise die Berliner „Allgemeine Automobil-Zeitung“ schreibt, daß es eine Stundengeschwindigkeit von etwa 60 km erreicht habe und vermöge seines Vierräderantriebes sich auch außerhalb gebahnter Wege in lebhafter Fahrt bewege und selbst große Steigungen leicht überwinden könne. Infolge der erzielten äußerst günstigen Ergebnisse sind seitdem weitere Wagen in wachsender Anzahl zur Verwendung für militärische Zwecke von der Daimler-Motoren-Gesellschaft bezogen worden, und daß solche auch vielfach im jetzigen großen Kriege Dienst tun, erscheint nach dem Vorstehenden selbstverständlich. — Übrigens hatte die Daimler-Motoren-Gesellschaft geraume Zeit vor Kriegsbeginn auch einen Motorzugwagen mit Vierräderantrieb und Kabelwinde an die spanische Heeresverwaltung abgeliefert. Dieser Wagen kann mit 4 Tonnen Nutzlast beladen werden und 6 Tonnen Nutzlast auf Anhängewagen mitführen, die auf zwei oder drei Anhänger verteilt werden und die Benutzung dieses Artillerie-Zugwagens hat sich in den spanischen Manövern als äußerst zweckdienlich erwiesen. So hat sich das Kraftfahrzeug und namentlich der Daimler-Motorwagen als unentbehrliches Kriegshilfsmittel eingebürgert und sein hoher Wert im Weltkriege wird von Freund und Feind rückhaltlos anerkannt.



Gepanzerter Daimler-Vierräderantriebswagen mit 70pferdigem Motor für ein Luftschiff-Abwehrgeschütz von Krupp.

Außer den angeführten Militärkraftfahrzeugen betreibt die Daimler-Motoren-Gesellschaft auch den Bau von Militär-Sanitäts-Automobilen und bereits im Jahre 1912 wurde eine größere Anzahl solcher Wagen für den Krieg, den Bulgarien damals zu führen hatte, an das Kgl. Bulgarische Kriegsministerium abgeliefert. Im jetzigen Kriege sind sowohl von der württembergischen als auch von der preußischen und bayrischen Armeeverwaltung eine bedeutende Zahl von Mercedes-Krankenwagen in Dienst gestellt worden, die sich unter den schwierigsten Verhältnissen glänzend bewährt haben.

Die Daimler-Motoren-Gesellschaft hat besonders Wert auf kräftige Fahrgestelle gelegt, die sich von normalen Personenwagen-Fahrgestellen unterscheiden, und entschloß sich, für Sanitäts- und Ambulanzzwecke besondere Nutzwagen-Fahrgestelle herzustellen, die neben größerer Tragfähigkeit auch den Ansprüchen besonders niederer Betriebskosten gerecht werden konnten.

Die Wagen entwickeln eine Geschwindigkeit von 40 bis 50 km in der Stunde und sind in der Lage, auch größere Steigungen bequem zu überwinden, so daß der Wagen besonders auf schwierigen Gebirgsstraßen die Verwundeten schnell zum Verbandplatz bringen kann.

Der Aufbau wurde in einfacher, zweckentsprechender und dabei solider Ausführung für den Feldgebrauch geeignet gewählt. Die Seitenwände und die Rückwand besitzen Segeltuchverkleidung und das Wageninnere ist so eingerichtet, daß 4 Tragbahren darin untergebracht werden können, die bei Nichtbedarf zusammengeklappt innen an der Vorderwand festzuschnallen sind, während zwei aufklappbare Bänke Leichtverwundete im Innern aufnehmen können. Bei einigen der Wagen befinden sich dicht hinter dem Führersitz Schränkchen zur Aufnahme von Verbandstoffen, Arzneimitteln u. dgl. — Neben den offen gehaltenen Sanitäts- und Ambulanzwagen werden Daimler-Krankenwagen mit



Mercedes-Krankenbeförderungswagen für deutsche Militärbehörden.

geschlossenem Kasten zur Beförderung Schwerverwundeter verwendet, die nach Art der bei Hospitalverwaltungen benutzten Krankenwagen gebaut sind.

Derartige Daimler-Krankenwagen sind in den Städten Breslau, Stuttgart, Görlitz, Dortmund, Düsseldorf, Elberfeld, Kaiserslautern, Kottbus, Leverkusen, Pirmasens, Ulm a. D., Havana und weitere, zum Teil in mehreren Ausführungen in Betrieb, und haben sich besonders zur Abholung der Verwundeten von der Bahn in die Garnisonlazarette gut bewährt. Bei diesen Wagen ist besonders auch auf gute Abfederung Wert gelegt, weshalb diese Wagen vorn und hinten mit Luftreifen ausgerüstet sind, um den Kranken auf der Fahrt nach größter Möglichkeit zu schonen.

Die Aufbauten der Stadtkrankenwagen sind naturgemäß schöner in Form und Ausführung gehalten. Im Innern sind die Wagen gewöhnlich mit zwei übereinander angeordneten, elastisch aufgehängten Tragbahren ausgerüstet und bieten fernerhin Sitzplätze für Wärter und Arzt. Das Einschieben der Tragbahren geschieht durch die hintere Doppeltür, außerdem besitzt der Wagen noch eine seitliche Tür zum Einsteigen des Wärterpersonals. Der Innenraum ist mit säurefestem Lackfarbenanstrich versehen, der durch Desinfektionsmittel, die gegebenenfalls bei Ansteckungskrankheiten zur Reinigung notwendig sind, nicht angegriffen wird.

Die übrige Inneneinrichtung ist ebenfalls reichhaltiger als beim Sanitätswagen; so besitzen die Wagen nebst Heizung mittels der Auspuffgase Warmwasser- und Kaltwasser-Behälter, Medikamente- und Verbandzeugschrank und elektrische Beleuchtung, wie auch im übrigen alle neuzeitlichen Bequemlichkeiten vorhanden sind.



Daimler-Panzerwagen mit Vierräderantrieb und 30pferdigem Motor.

So haben sich diese Wagen neben der Abfuhr der Verwundeten vom Lazarettzug zum Krankenhaus auch bei Unfällen durch die ständige Fahrbereitschaft und schnelle Beförderung schon in Friedenszeiten glänzend bewährt.

Daß die normal ausgeführten Mercedeswagen für den Felddienst bestens geeignet sind, ist längst erwiesen. Wurde doch u. a. schon die Mehrzahl der Mercedes-Automobile, die im Jahre 1909 im Kaisermanöver zur Verfügung gestellt und dazu bestimmt waren, die Fürstlichkeiten und ausländischen Offiziere, die dem Manöver als Gäste des Kaisers beiwohnten, nach den Beobachtungsstellen zu bringen, von der Kraftwagenabteilung der Verkehrstruppen der preußischen Heeresverwaltung in Berlin angekauft und sofort in Dienst gestellt.

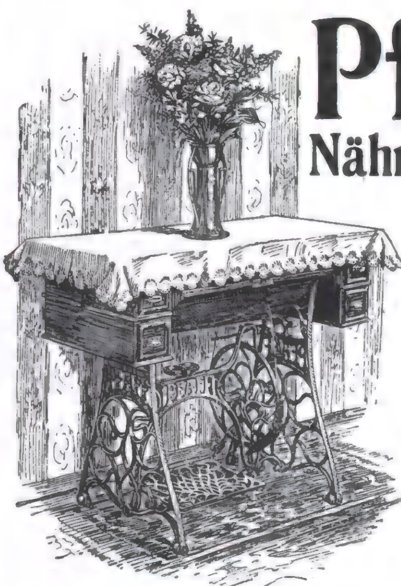
Zahllos sind aber die anerkennenden Zuschriften, die die Daimler-Motoren-Gesellschaft im jetzigen Kriege aus dem Felde über ihre Mercedeswagen und deren unbedingte Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit auch bei den oft so ungemein schwierigen Wegverhältnissen von allen Kampffronten erhält und in denen den Wagen wegen ihrer Unverwüstlichkeit und ihrem Durchhalten unter den schwersten Strapazen und bei den grundlosesten, abscheulichsten Wegen oft genug Lob gespendet wird in einer Form und mit einer Wärme, als wenn es sich um einen persönlichen Freund, ein lebendes Wesen handle.

Angeführt sei hier, daß es, weil die Vorzüge des Automobils für militärische Zwecke im allgemeinen erkannt waren, nicht fern lag, auch die Feldküche des Kaisers durch entsprechend eingerichtete Motorwagen zu ersetzen. So hat die Daimler-Motoren-Gesellschaft mehrere Jahre vor dem Krieg an den Deutschen Kaiser einen Küchenwagenzug abgeliefert, der aus dem eigentlichen Küchenwagen, der eine vollständige Feldkücheneinrichtung mitführt, und einem omnibusartigen Wagen zur Beförderung der Bedienungsmannschaften besteht.

Indessen sind es keineswegs die Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Personen und Lasten allein, die die Wehrfähigkeit unserer Heere wirksam unterstützen; in mindestens demselben Maße leisten die Daimler-Mercedes-Flugmotoren wichtige Dienste für Angriff und Verteidigung. Gibt es doch genug Fliegerabteilungen, die eine besondere Genugtuung darin finden, daß sie nur Mercedes-Motoren fliegen, und in der Tat ist der Mercedes-Motor in größter Anzahl und in allen Stärken bei den deutschen Heeren und derjenigen unserer Verbündeten in Verwendung bis zu einer Motorleistung, die man vor dem Kriege für Flugmotoren unmöglich gehalten hatte. Ja, selbst Sturz- und Schleifenflüge werden vielfach mit Mercedesmotoren ausgeführt, während man früher annahm, daß solche ausschließlich mit Umlaufmotoren möglich wären.

Haben wir in Vorstehendem in der Hauptsache die im Kriege verwendeten Fabrikate der Stammfirma, der Mercedeswerke in Untertürkheim, aufgeführt, so sei darauf hingewiesen, daß auch das Marienfelder Werk der Daimler-Motoren-Gesellschaft bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit für die deutsche Heeres- und Marineverwaltung tätig ist und Schiffsmotoren jeder Art und Größe, Dieselmotoren, leichte schnelle Lastwagen, Lastenzüge, Tankwagen, Desinfektionswagen und sonstige automobile Fahrzeuge für Sonderzwecke baut und damit auch zu ihrem Teil zu unserer stets wachsenden Wehrhaftigkeit und somit zum endlichen Niederringen unserer Feinde wirksam beiträgt.

Es zeigt sich somit, daß der Automobil- und Motorenbau ein wichtiges Glied bildet in der Kette der so ungemein mannigfachen Kampf- und Verteidigungsmittel, denen die Zentralmächte ihre bewunderungswürdigen Erfolge in dem großen Völkerkampfe verdanken.



Allgemeine Notizen.

Bildungswesen. Eltern, die um das Fortkommen ihrer Söhne und Töchter besorgt sind, sei die Dr. Fischersche Vorbildungsanstalt, Berlin W. 57, Zietenstr. 22, angelegentlichst empfohlen. Die Schüler werden dort von altbewährten Lehrern schnell zu ihrem Ziel geführt, die Pensionäre trotz der Kriegszeit gut verpflegt, bei ihren Arbeiten von tüchtigen Aufsichtführenden überwacht und durch Anwendung einer strengen Zucht von den Gefahren und Zerstreuungen der Großstadt ferngehalten. Besonders geeignet ist daher die Anstalt für die schnelle und gründliche Vorbereitung für die Fähnrich-, Einjährigen-, Primaner- und Einjährigenprüfung.

Gläubiger-Schutz. Die Rückwirkungen des Krieges haben die geldliche Lage zahlreicher Kreditnehmer schwer beeinflußt. Mit der Länge des Krieges muß sich dieser Zustand naturgemäß zunehmend verschlimmern. Maßnahmen zum Schutze der Gläubiger unter gerechter Würdigung der Lage des Schuldners sind daher eine Kriegsnotwendigkeit. Diesem aus weiten Kreisen geäußerten Bedürfnis entsprechend, ist in Leipzig die Gründung des „Gläubiger-Schutzverbandes für Industrie, Handel und Gewerbe e. V.“, Sitz Leipzig, erfolgt. Der Verband ist kein Erwerbsunternehmen, sondern eine gemeinnützige Einrichtung unter der Leitung erfahrener Männer aus Industrie, Handel und Gewerbe. Den geschäftsführenden Verwaltungsrat bilden die Herren Generaldirektor Mattar, Justizrat Dr. Leo, Hofrat und Konsul Kürsten, Bankdirektor Anders und Stadtverordneter Günther, den Vorstand Direktor und Stadtverordneter Hennig, Dr. Müller und Dr. Stein. Außer einigen Fachverbänden ist bereits eine stattliche Anzahl von Einzelfirmen dem neuen Verbande beigetreten. Ist es doch für jeden einzelnen Gläubiger meist außerordentlich schwer, bei Zahlungsschwierigkeiten des Schuldners den richtigen Weg zu wählen. Deshalb empfiehlt sich der Anschluß an eine Körperschaft, der auf diesem Gebiete alle Erfahrungen und Einrichtungen zu Gebote stehen. Diesen Erfordernissen entspricht der neue Verband. Er wird sich insbesondere auch der Aufgabe widmen, dem neuen Gesetz über den außergerichtlichen Zwangsvergleich bei unter Geschäftsaufsicht stehenden Firmen zur Durchführung zu verhelfen. — Alle erwünschten Auskünfte erteilt die Geschäftsstelle des Gläubiger-Schutzverbands in Leipzig, Salomonstraße 1; Fernsprecher 435 und 19185.

Die Pfeiluhr (Huttenlocher-Standmesser) für Flugzeuge und lenkbare Luftschiffe, Automobile und Motorboote sowie Dieselmotoren und stationäre Anlagen jeder Art ist die zuverlässigste Kontrolle für Einkauf und Verbrauch des Betriebsstoffes, sie schützt vor Pannen, Leckverlusten und Explosionen. Ihre Anwendung bietet die denkbar größte Sicherheit. Interessenten wollen den bezüglichen Prospekt von Huttenlocher & Krogmann G. m. b. H., Berlin SW. 68, Charlottenstraße 6, einzufordern. (Vgl. die betreffende Anzeige auf Seite 350 der vorliegenden Nummer.)

Dr. Möllers Sanatorium in wundervoller Lage von Loschwitz, dem bekannten Villenvorort von Dresden gelegen, mit Blick auf das Elbtal, ist auch in diesem Jahre für chronische Kranke und Erholungsbedürftige geöffnet. Die individuell gehandhabten Diätkuren, darunter auch die zwar entbehrungsreiche, aber dafür selbst in eingewurzelten Krankheitsfällen Erfolg versprechende Kurmethode haben den Ruf der Anstalt begründet. Für den weniger Begüterten ist durch eine besondere von einem großen Park umgebene Zweiganstalt gesorgt, wo sich die Tagesausgaben für eine wirkungsvolle Kur auf 6 bis 9 Mark belaufen. Für hinreichende Verpflegung auch in der Kriegszeit ist gesorgt. Über die Einzelheiten gibt der ausfürliche Prospekt Auskunft.

Die transportablen Gartenhäuser, Lufthütten usw. aus Schilfrohr der Schleswiger Rohrindustrie, Dethleffen & Kleyser in Schleswig (Schleswig-Holstein) erfreuen sich schon seit langer Zeit größter Beliebtheit. Wir verweisen auf die Anzeige genannter Firma auf Seite 389 der vorliegenden Nummer.

Die 7. Königin-Carola-Geldlotterie wird am 23. u. 24. März d. J. gezogen. Vgl. die bezügliche Anzeige von Martin Kaufmann in Leipzig auf dieser Seite.

Unterricht, Literatur und Sammelwesen.

Oeffentliche Handelslehranstalt
der Dresdner Kaufmannschaft, Ostra-Allee 9.

Zu Ostern d. J., am 16. April, beginnt ein neues Schuljahr. **Höhere Handelsschule.** A. **Einjähriger Fachkurs** für junge Leute mit der Reife für Obersekunda höherer Schulen und junge Mädchen, die eine höhere Töchterschule mit Erfolg durchschritten haben. — Unterricht in allen Handelsfächern, sowie in den neueren Sprachen. — B. **Dreijähriger Kurs.** Die Zöglinge erlangen mit dem Reifezeugnis die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Militärdienst. Der Unterzeichnete erteilt nähere Auskunft und nimmt Anmeldungen entgegen.

Dresden, im Januar 1917.

Hofrat Prof. Dr. Paul Rachel, Direktor.

Das Ev. Pädagogium Godesberg a. Rhein

Gymnasium, Realgymnasium und Realschule mit Einj.-Berechtigung bietet seinen Schülern gediegenen Unterricht in kleinen Klassen, Förderung ihres geistigen und leiblichen Wohles durch eine familienhafte Erziehung in Gruppen von 10—20 Knaben in den 15 Wohnhäusern der Anstalt. Viel körperliche Bewegung bei reichlicher vernünftiger Ernährung. **Jugendsanatorium** in Verbindung mit Dr. med. Sexauers ärztl. pädag. Institut. **Zweiganstalt in Herchen a. d. Sieg** in ländlicher Umgebung und herrlicher Waldluft.
Drucksachen durch den Direktor **Prof. O. Kühne in Godesberg a. Rh.**

Erziehungsheim (Realschule) Waldkirch i. Br.
Badischer Schwarzwald.

Einzige Privatschule in Baden und den Reichslanden, die (seit 1874) das Recht hat, ihren Schülern selbst Einjähr.-Freiw.-Zeugnisse (Reife für Obersekunda) auszustellen.

Dr. Plähn.

Berlin SW. 11.

Kursusbeginn 11. April. 75 Arbeitsplätze. Ausführliche Prospekte.

Dr. M. Vogtherrs Laboratorium und Unterrichtsanstalt. Gegr. 1876.

Chemie-Schule für Damen.

□ Anfertigung von chem. Untersuchungen: Analysen, Gutachten. □

Dr. Schusters Institut

Gegr. 1882. **Leipzig,** Sidonienstraße 59. **Erfolge s. Prospekt!**
Vorb. f. **Maturitäts- u. Prima-Prüfung** (auch für Ältere u. f. Damen!).
„ „ **Einjähr.-Freiw.-** u. **Fähnrichs-Examen.**
„ „ **alle Klassen höherer Schulen.** Schnelle Förder. b. Umschul. u. Zurückbl.
Prof. Dr. Schuster.

Briefmarken für Sammler billigst. Preisliste 24 u. Briefmarkenzeitung sendet kostenlos **August Marbes in Bremen.**

Vorbereitungsanstalt für das Einjährigen-, Prima- und Abiturientenexamen zu Bückeburg.
Unter Staatsaufsicht. — Schnelle und sichere Förderung in kleinen Klassen bei grundsätzlicher **Berücksichtigung** der **Eigenart** eines jeden Schülers. Gutgeleitetes **Familieninternat. Beschleunigte Kriegskurse.** Glänzende Erfolge. Prospekt und Jahresbericht durch den Direktor der Anstalt.



Pädagogium Neuenheim Heidelberg.
Seit 1895: **340 Einjährige** und **212 Prima u. Obersecunda** (7./8. Kl.) **Einzelbehandlung.** Arbeitsstunden. Sport. Spiel. Wandern. **Familienheim.**

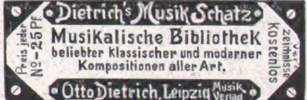
Abitur., Prim., Fähnr., Einjähr.
Dr. Schraders Mil.-Vorbild.-Anstalt
Magdeburg.

Staatlich konzessionierte Vorbereitungsanstalt
für alle Militär- u. Schulprüf., einschließl. Abiturium (auch für **Damen**).
Direktor Hepke, Dresden,
Johann-Georgen-Allee 23.
Glänzende Erfolge. Pension. Prospekt.

Halle S. Dr. Harang's Anstalt.
Bish. 510 Einj., 200 Prim., 138 Abit. Bericht.

Stottern u. nervös schweres Sprechen gründlich zu beseitigen! Aber wie? Auskunft gibt **O. Hausdörfer, Breslau 16, Wilhelmsruh A. 61.**

Schriftsteller! Komponisten!
Bühnenwerke, Erzählungen, Märchen, Gedichte, wissenschaftliche Arbeiten, sowie neue Kompositionen übernimmt **Verlag Aurora, Dresden-Weinböhla.**



Stottern
Stammeln, Lispeln usw. beseitigt dauernd
Dr. Schraders Spezialinstitut für Stotterer, Berlin, Lützowstr. 30/2
Jeder, der stotterfrei singt, ist heilbar.

Briefmarken
Katalog gratis.
Kassa-Ankauf v. Sammlungen.
Berliner Briefm. Zeitg. Probeheft gratis.
Philipp Kosack & Co., Berlin C. 2, Burgstraße 13, am Königl. Schloß.

BRIEFMARKEN Vorzugspreisliste gratis
Paul Kohl, G. m. b. H., Chemnitz 33 Z.



eingelegt und künstlerisch gestochen. Gold 14karät. mit Genehmigung der Reichsbankleitung. Preis 12—15 Mark. Bezug durch Juweliere.
Kunstwerkstätten W. Preuner, Stuttgart.

„Die Heilung der Nervenschwäche“

von **J. F. Lütjeharms, Cassel.**

Aus dem Inhalt: Die Nervosität ein großes Hindernis im Leben. Ihre Ursache, Behandlung und dauernde Heilung. Sie ist ursprünglich ein rein geistiges Leiden, daher Medikamente erfolglos. Sie verzehrt die vorhandene Lebens- oder Nervenkraft und überschwemmt den Körper mit anderen Krankheiten. Warum krank sein! Kein Mensch braucht nervös zu sein und sein Leben in Krankheit, Lebensüberdruß, Verzweiflung und äußeren Mißerfolgen zu fristen, wenn er es nicht will. — **Die radikale Beseitigung der Nervosität ohne Berufsstörung, Medikamente, Wasserbehandlung, Diät, umständliche Kuren, ohne Zeitverlust und Kosten, nach leicht faßlicher Methode.** Die Heilung der Zerstreutheit, Energie- und Willenlosigkeit, Angst- und Zwangsgedanken, Reizbarkeit, Mattigkeit, Gedächtnisschwäche, Schlaflosigkeit, Appetit- und Verdauungsstörungen, Kopf- und Nervenschmerzen usw. Die Entwicklung der Willens- und Denkkraft, des Gedächtnisses usw. **Keine Wiederholung alter Sachen, völlig neue, unfehlbare, bisher unbekannte Wege. Man verlange Gratis-Prospekt.**

Verlag K. Lütjeharms, Heidelberg 87.

echte billige Briefmarken
Alle verschieden!
100 Asien, Afrika, Australien M. **2.25**
25 alte Montenegro M. 3.— | 5 gest. Warschau M. 2.—
30 verschied. Türken „ 1.50 | 25 versch. Persien „ 1.50
1000 verschied. nur „ 12.— | 2000 versch. nur „ 40.—
100 verschied. Kriegsmarken der Zentralmächte nur 17.50
Max Herbst, Markenh., **Hamburg Z.**
Jllust. Markenliste auch über Alben kostenl.

Briefmarken
Preisliste umsonst. Auswahl ohne Kaufzwang. Kriegsmarken der Zentralmächte. Weltgeschichtlich. Erinnerung.
25 versch. Kriegsm. der Zentralmächte M. 3.—
45 versch. Kriegsm. „ „ „ 6.50
75 versch. Kriegsm. „ „ „ 15.—
Obige Zusammenstellung enthält nur seltene Marken.
Ank. v. Briefmark. z. hoh. Preisen.
Faludi, Berlin, Friedrichstr. 47/L.

Webers Jllustrierte Handbücher. Verzeichnis kostenfrei von J. J. Weber in Leipzig 26.

Was will der Lebensbund
Organisation zur Reform des Sich-Findens?

Der „Lebensbund“ bemüht sich mit beispiellosem Erfolge seit 1914 das zu erfüllen, was Hunderte großer, ernster Männer der Wissenschaft, Geistliche, Aerzte, Sozialpolitiker und Menschenfreunde, was Tausende denkender Frauen von der Kultur unserer Zeit fordern: Die Wahl eines Lebensgefährten nicht vom Zufall abhängig zu machen, nicht unter Wenigen zu treffen, die gerade den Lebensweg kreuzen, nicht die Frauen warten zu lassen, bis einer kommt und sie holt, sondern sich, alle törichten Vorurteile überwindend, in unbedingter Wahrung von Takt und Diskretion gegenseitig zu finden durch gegenseitiges Suchen unter Gleichgesinnten, ohne an irgendwelche örtliche oder persönliche Rücksichtnahme gebunden zu sein oder gesellschaftliche Rücksichten zu verletzen, ohne sich sofort jedem gänzlich Fremden gegenüber offenbaren zu müssen, und endlich auch, ohne Zeit zu verlieren! Der „Lebensbund“ verlangt keinerlei Vorschuß und Provision, er ist keine gewerbliche Vermittlung, sondern löst das schwierige Problem in einer Weise, die als „überaus genial“ gekennzeichnet wurde und hundertfache höchste Anerkennungen aus allen Kreisen fand! Jeder, der die Absicht hat, zu heiraten, fordere vertrauensvoll von dem **„Lebensbund“, Organisation zur Reform des Sich-Findens.** Geschäftsstelle und Adresse: **G. Bereiter,** Verlagsbuchhändler, **Schkeuditz 57 b. Leipzig,** kostenlos gegen Portovergütung (3 oder 15 Pf.) dessen hochinteressante Bundesschriften. Zusendung erfolgt sofort unauffällig in verschlossenem Brief. Allerstrengste Verschwiegenheit wird zugesichert!

Farben-Fabriken
Berger & Wirth, Leipzig

Telegramm-Adresse: Bergerwirt Leipzig
Fernsprecher: No. 108 und 408

Berlin, Barmen, Hamburg, Amsterdam,
Budapest, Florenz, New York

Farben-Lieferanten der Leipziger Jllustrirten Zeitung

Allgemeine Notizen.

Am Darmstädter Hoftheater finden anläßlich des fünfundzwanzigjährigen Regierungsjubiläums des Großherzogs im Laufe des Monats März von vier noch drei Operngastspiele von Mitgliedern der Hofopern in Berlin, Dresden, München und Wien statt, und zwar am 16. März „Martha“ unter Mitwirkung der Damen Hermine Kittel und Berta Kiurina sowie der Herren Alexander Haydter, Richard Mayr und Alfred Piccaver von der Hofoper in Wien unter musikalischer Leitung von Hofkapellmeister Bernhard Tittel, am 21. März „Die Entführung aus dem Serail“ unter Mitwirkung der Damen Hermine Bosetti und Irene von Fladung sowie der Herren Alfred Bauberger, Paul Bender, Karl Erb und Paul Kuhn von der Hofoper in München, unter musikalischer Leitung des Generalmusikdirektors Bruno Walter und unter der Spielleitung von Professor Willy Wirk, am 24. März „Ein Maskenball“ unter Mitwirkung der Damen Lola Artôt de Padilla, Barbara Kemp und Emmy Leisner sowie der Herren Hermann Bachmann, Eduard Habich, Walter Kirchhoff, Josef Schwarz und Gustav Schwegler von der Hofoper in Berlin, unter musikalischer Leitung von Generalmusikdirektor Leo Blech.

Arthur Nikisch wird Anfang Mai mit dem Berliner philharmonischen Orchester eine Gastspielreise nach Schweden und Dänemark unternehmen. Das erste Konzert findet am 8. Mai in Stockholm statt; weitere Konzerte sind in Malmö, Gotenburg, Kopenhagen und Christiania geplant.

Deutsche Fachschule für Eisenkonstruktion, Bau-, Kunst- und Maschinenschlosserei zu Roßwein i. Sa. Dem Fachschuldirektor Ullmann wurde in Anerkennung seiner Verdienste um die Berufsausbildung Kriegsbeschädigter in vorgenannter Fachschule das Kriegsverdienstkreuz verliehen.

Deutscher Verein für Versicherungswissenschaft. Aus dem in der diesjährigen Mitgliederversammlung von Professor Dr. Manes erstatteten Jahresbericht ging hervor, daß sich der Verein ungeachtet des Krieges weiter gut entwickelt hat. Direktor Dr. Gimkiewicz-München berichtete über die künftige Behandlung der Kriegsgefahr in der deutschen Lebensversicherung. Er schilderte die neuaufgestellten Musterbedingungen für die Übernahme und Deckung der Kriegsgefahr, die von dem Grundsatz ausgehen, daß bei allen künftig zum Abschluß kommenden Lebensversicherungen die Kriegsgefahr ohne weiteres in die Versicherung eingeschlossen werden soll, so daß jeder, dessen Leben künftig versichert wird, damit zugleich auch gegen die Gefahr der Kriegssterblichkeit Deckung erhält. In der angeregten Erörterung sprachen sich einige Herren gegen diese Regelung aus, vertraten vielmehr den Standpunkt, daß das erheblich erhöhte Risiko der Kriegsgefahr von den Kriegsteilnehmern getragen werden müsse. Demgegenüber wurde von Geheimen Regierungsrat Direktor Dr. Sammer-Gotha und Direktor Dr. Bischoff-Leipzig aus allgemeinen wirtschaftlichen und praktischen Gründen der von dem Berichterstatter befürwortete allgemeine Entschluß der Kriegsgefahr in die Lebensversicherung unterstützt.

Leipziger Rennklub. Das Direktorium besteht für das Jahr 1917 aus den Herren Generalkonsul a. D. James Derham, Rudolf Gebhard, Generalleutnant z. D. Graf von der Schulenburg, Exz.







Für die Redaktion verantwortlich Otto Sonne, für den Inseratenteil Ernst Meckel; beide in Leipzig. — Herausgabe, Druck und Verlag von J. J. Weber in Leipzig.
In Österreich-Ungarn für Herausgabe und Schriftleitung verantwortlich Robert Mohr in Wien I. — Für unverlangte Einsendungen an die Redaktion wird keinerlei Verantwortung übernommen.
Generalvertreter für Ungarn: Direktor Josef Schuller, Budapest VI, Liszt Ferencz tér 3.